Deutsche Rechtsprech... im Automobilwe...

A. Bursch

19, 19, Hirt a 4.50

Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W. 62 Keithstr. 6.

Autotechnische Bibliothek

Preis pro Band, elegant in Leinen gebunden, M. 2.80.

Bis Juni 1908 erschienen:

Bd. 1. **Auto-Taschenkalender 1908/1909.** 3. Jahrg. Von Ing. Walter Isendahl, Chefredakteur der Allgem. Automobil-Zeitung in Berlin.

Bd. 2. **Automobil-A-B-C.** (2. Auflage), Von B. von Lengerke und R. Schmidt.

Bd. 3. **Der Kraftwagen als Verkehrsmittel. — Seine Bedeutung als solches. — Das Fahren im Winter. — Behördliche Kontrolle und Geschwindigkeitsfrage.** Von Dr. phil. Karl Dieterich, Direktor in Helfenberg i. S.

Bd. 4. **Das Tourenfahren im Automobil.** Von Oberingenieur Ernst Valentin in Berlin.

Bd. 5. **Automobil-Karosserien.** Von W. Romeiser, Automobil-Ingenieur und Wagenbau-Techniker in Frankfurt a. M.

ul.

Library

In-

rn.

ate

of the

University of Wisconsin

on

ed-

ax

er,

Spezialingenieur für Motorboote in Hamburg.

Bd. 16. **Das Elektromobil und seine Behandlung.** Von Ingenieur Josef Löwy, k. k. Kommissar im Patentamte in Wien.

Bd. 17. **Personen- und Lasten-Dampfwagen.** Von Jul. Küster, Ziviling. in Berlin.

Bd. 18. **Das Motorrad und seine Behandlung.** Von Ing. W. Schuricht.

Bd. 19. **Automobilmotor und Landwirtschaft.** Von Theodor Lehmbeck, Ingenieur in Friedenau-Berlin.

Bd. 20. **Der Automobilmotor im Eisenbahnbetriebe.** V. Ing. Arnold Heller.

Viersprachiges Autotechnisches Lexikon:

Bd. 21. **Deutsch-Französisch-Englisch-Italienisch.**

Bd. 22. **Französisch-Deutsch-Englisch-Italienisch.**

Bd. 23. **Englisch-Deutsch-Französisch-Italienisch.**

Bd. 24. **Italienisch-Deutsch-Französisch-Englisch.**

Bd. 25. **Deutsche Rechtsprechung im Automobilwesen.** Von Dipl.-Ingenieur A. Bursch und Jul. Küster, Zivilingenieur in Berlin.

Bd. 26. **Automobil-Rennen und Wettbewerbe.** Von B. v. Lengerke.

Bd. 27. **Volksautomobil.** Von Jul. Küster, Ziviling. in Berlin.

Bd. 28. **Chauffeurschule.** Von Jul. Küster, Zivilingenieur in Berlin.

Bd. 29. **Wagenbautechnik im Automobilbau.** Von Wilhelm Romeiser, Automobilingenieur in Frankfurt a. M.

Bd. 30. **Patent-, Muster- und Marken-Schutz in der Motoren- und Fahrzeug-Industrie.** Von Jul. Küster, Zivilingenieur in Berlin.

Bd. 31. **Der Motor in Kriegsdiensten.** Von Oberleutn. a. D. Walter Oertel.

Bd. 32. **Motor-Yachten.** Von H. Méville (Nautikus).

Digitized by Google

Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co.,
:: Berlin W. 62, Keithstraße 6. ::

Automobil und Automobilsport

Handbuch des Automobils

Behandlung — Störungen — Sport

Neu! **Unter Mitwirkung von:** **Neu!**

Max Buch
Ingenieur in London

B. von Lengerke
in Wiesbaden

Wilhelm Kirchner
Ingenieur in Berlin

Max R. Zechlin
Zivilingenieur in Berlin

herausgegeben von:

Ingenieur Walther Isendahl,
Chefredakteur der Allgemeinen Automobil-Zeitung

Mit sechzehnfarbigem, achtteiligem Modell, einer bunten Tafel, ca. 520 Illustrationen im Text und 261 Vignetten

Zwei Bände in Ganzleinen gebunden 25 Mk.

Der Erwerb dieses Prachtwerkes, dessen Widmung S. K. H. Prinz Heinrich von Preußen huldvollst angenommen hat, gibt jedem Automobilisten Anregung und Förderung in reichem Maße. ◇◇◇◇◇◇

Digitized by Google

Richard Carl Schmidt & Co.

Verlagsbuchhandlung für Autotechnik

Keithstraße 6 **BERLIN W. 62** Keithstraße 6.

✦✦✦

Neu! Neu!

Autokauf

Ratschläge vor dem Ankauf und Übersicht der in Deutschland und Österreich-Ungarn gebauten und gehandelten Automobiltypen nebst Preisen

von

Autotechnikus.

Zweite, vielfach, erweiterte und verbesserte Aufl., Lex.-Oktav.

Preis: Elegant gebunden nur 4 Mark.

Das vorliegende Buch ist in erster Linie für diejenigen bestimmt, die sich dem Automobilsport erst zuwenden und sich einen Kraftwagen kaufen wollen. Bei der Mehrzahl dieser Käufer dürfte wohl das Verständnis für die Konstruktion eines Automobils verhältnismäßig gering sein; auch in der Beurteilung, ob ein vorgeführter Wagen für die speziellen Zwecke des Käufers geeignet ist, dürfte er in den meisten Fällen auf den sachverständigen Rat eines Freundes oder die Anpreisungen des Verkäufers angewiesen sein. In solchen Fällen will das vorliegende Buch ein zuverlässiger und unparteiischer Berater und Führer sein. Daß das Buch einem wirklich vorliegenden Bedürfnis entgegenkommt, beweist der über Erwarten schnelle Absatz der 1. Auflage. Das Buch enthält in seinem ersten Teile praktische Winke und Ratschläge für den Ankauf eines Wagens, in dem zweiten und umfangreicheren Teile durch viele Illustrationen erläuterte fachtechnische Beschreibungen fast aller in Deutschland gehandelter Wagentypen mit Preisen. Der Käufer eines Automobils erspart sich, falls Besitzer des Buches, die zeitraubende Durchsicht vieler Kataloge. Das, was ein Käufer eines Wagens über die verschiedenen Typen zu wissen nötig hat, findet er im vorliegenden Werke. Der Verfasser hat zu Nutzen und Frommen der Automobilkäufer es auch nicht unterlassen, auf die besonderen Vorzüge und Mängel der einzelnen Konstruktionen hinzuweisen.

Digitized by Google

Autotechnische Bibliothek
Band 25

Deutsche Rechtsprechung im Automobilwesen

Zusammengestellt und bearbeitet
von
Dipl.-Ing. A. BURSCH
und
Zivil-Ing. JULIUS KÜSTER
zu Berlin

BERLIN 1908
Richard Carl Schmidt & Co.
W., Keithstraße 6

Paris:
Haar & Steinert, 21 Rue Jacob.

London:
D. Nutt, W. C. 57—59, Long Acre.

Mailand:
U. Hoepli, Corso Vitt. Eman. 37.

New York:
E. Steiger & Co., 25 Park Place.

Digitized by Google

Alle Rechte, auch das der Übersetzung, vorbehalten

Druck von Oscar Brandstetter, Leipzig.

Digitized by Google

246832
JUL 11 1921
STQ
.9AU8
25
644256 4

Inhaltsverzeichnis.

Seite

Inhaltsangabe 3
Vorwort 9
Einleitung 13
I. Allgemeines 16
a) Polizei 17
α) Verhalten gegen Beamte 17
1. Widerstand gegen die Staatsgewalt . . . 17
2. Beleidigung von Polizeibeamten 18
3. Auskunftserteilung an Polizeibeamte . . 19
4. Nichtuniformierte Beamte 20
β) Polizeiverordnungen 21
5. Ungültige Polizeiverordnung 21
γ) Polizeiverfügungen 23
6. Verjährung von Strafverfügungen . . . 23
b) Gerichte 24
α) Antrag auf gerichtliche Entscheidung . . . 24
7. Strafverschärfung infolge Widerspruchs gegen eine Polizeiverfügung 24
8. Verspäteter Widerspruch gegen ein Strafmandat 25
β) Zeugenaussagen 26
9. Glaubwürdigkeit von Zeugenaussagen . 26
10. Scharfe Kritik an Zeugenaussagen . . . 27
11. Animosität des Belastungszeugen . . . 30
γ) Prozeßordnung 30
12. Erscheinen an Gerichtstelle im Automobilanzug 30
13. Haftbefehl wegen Fluchtverdachts . . . 31

Digitized by Google

Seite

14. Freigabe einer Kaution 31
15. Der Kraftwagen als corpus delicti . . . 33
16. Pfändbarkeit der Automobile eines Fuhrunternehmers 33
17. Zur Erwerbstätigkeit unentbehrlicher Motor 34

II. Der Kauf des Kraftwagens 34
a) Probefahrten 35
18. Der Begriff der Probefahrt 35
19. Schadenersatzklage als Folge einer Probefahrt 36
b) Lieferung und Rücktrittsrecht vom Kauf . . . 38
20. Lieferung von gekauften Kraftfahrzeugen 39
21. Beanstandung der Motorstärke 40
22. Rücktrittsrecht bei wesentlicher Beschädigung des Kraftwagens 44
c) Anzeigepflicht über den Kauf 46
23. Nummerierung des Kraftwagens . . . 46
d) Stempelung der Erkennungsnummer 46
24. Zwang zur Stempelung des Kennzeichens 47
25. Eigenmächtige Veränderung des Kennzeichens 48
e) Versteuerung des Wagens 49
26. Steuerfreie Probefahrt 49
27. Versteuerung von ausländischen Automobilen 51

III. Aufbewahrung und Transport des Kraftfahrzeuges und seiner Betriebsmittel 52
a) Garagenbau 53
28. Baupolizeiliche Erlaubnis zur Anlage von Garagen 53
b) Benzinlagerung 54
29. Gefahren der Benzinlagerung 55
c) Aufbewahrung des Kraftwagens 55
30. Der Kraftwagen des Restaurationsgastes 56
d) Transportverhältnisse 57
31. Motorradbeförderung in Sachsen . . . 57
32. Automobilbeförderung 58

Digitized by Google

Seite

IV. Konstruktion und Ausrüstung des Kraftfahrzeuges 59
a) Motor 59
33. Motordefekte 59
34. Entwicklung von Benzingeruch 60
35. Geruchsbelästigung durch verbranntes Öl 61
36. Geräuschsentwicklung 62
b) Bremsen 64
37. Versagende Bremsen 64
c) Bereifung 65
38. Benutzung von Gleitschutzreifen . . . 65
d) Beleuchtungsvorrichtungen 66
39. Eingefrorene Acetylenbeleuchtung . . . 67
40. Kontaktlösung der Kennzeichenbeleuchtung 67
e) Signalapparate 68
41. Fanfarenhuppe 68
42. Signaltrompete und Huppe 69
43. Die Huppe als Blasinstrument 69
44. Signalinstrument des Radfahrers . . . 70
f) Nummernschild 71
45. Verschmutztes Nummernschild 71
46. Verdecktes Nummernschild 72
47. Befestigung des Nummernschildes . . . 73
V. Der Kraftwagenführer 74
a) Charaktereigenschaften 75
48. Moralische Reife des Kraftwagenführers 75
49. Bezechter Wagenführer 76
b) Alter des Kraftwagenführers 77
50. Alter des Motorfahrzeuglenkers 78
c) Ausbildung des Kraftwagenführers 79
51. Erlernung des Kraftwagenführens . . . 79
52. Ausbildung der Chauffeure 80
d) Befähigungsnachweis 81
53. Verweigerte Ausstellung des Befähigungsnachweises 81
54. Mitführung des Befähigungsnachweises . 82
55. Fahrscheinentziehung 83

Digitized by Google

Seite

e) Fahren mit fremden Kraftwagen 84
56. Unerlaubte Benutzung fremder Kraftwagen 84
VI. Der Kraftwagen im Verkehr 85
a) Benutzung der Straßen 85
α) Gesperrte Straßen 85
57. Ungültige Straßensperrung 86
58. Unzulässiger Umfang von Straßensperrungen 87
59. Kennzeichnung verbotener Straßen . . 88
60. Mißbrauch der Amtsgewalt 89
61. Das Motorrad auf verbotener Straße . 90
62. Irrtümliches Befahren verbotener Straßen 90
β) Unübersichtliche Straßen 91
63. Befahren von unübersichtlichen Straßen 91
γ) Fahren in geschlossenen Ortsteilen 92
64. Geschwindigkeit in geschlossenen Ortsteilen 92
δ) Chausseegeldentrichtung 93
65. Chausseegeldhinterziehung 93
ε) Wegeinstandhaltung 94
66. Wegeinstandhaltungspflicht d. Gemeinden 94
b) Pflichten auf der Straße 95
α) Höhe der Fahrgeschwindigkeit 96
67. Unzuverlässige Geschwindigkeitsmessung 98
68. Unbewiesene Geschwindigkeitsüberschreitung 99
β) Langsames Fahren bzw. Anhalten 100
69. Lebhafter Verkehr 100
70. Halten bei Anruf eines Fuhrwerklenkers 101
γ) Motorabstellung 101
71. Motorabstellen bei Begegnung mit scheuenden Pferden 102
δ) Ausweichen und Überholen von Fahrzeugen 102
72. Vorschriftsmäßiges Ausweichen 102
ε) Signalpflicht 103
73. Signalpflicht an Straßenkreuzungen . . 104
74. Übermäßiger Gebrauch der Huppe . . 104

Digitized by Google

Seite

ζ) Beleuchtungspflicht 105
75. Beleuchtungspflicht bei Mondschein . . 105
η) Gefährdung von Eisenbahntransporten . . 106
76. Straßenbahnwagen als Eisenbahntransport 106
77. Zertrümmerung einer Eisenbahnschranke 107
VII. Haftpflicht 108
a) Haftung für eigenes Verschulden 108
78. Zufall oder Verschulden? 108
79. Mangelnder Zusammenhang zwischen Verschulden und Schaden 109
b) Haftung für fremdes Verschulden 111
80. Duldung zu schnellen Fahrens 111
81. Haftung des Fuhrwerkunternehmers . . 112
82. Haftpflicht auf Grund des Transportvertrages 112
83. Haftung bei Gesellschaftsfahrten . . . 114
84. Sorgfalt bei Auswahl des Chauffeurs . . 115
85. Haftung des mitfahrenden Automobilbesitzers für seinen Chauffeur 117
86. Haftung des Fahrgastes 118

Anhang 121
I. Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen 121
II. Auszug aus dem Reichsstempelgesetz 144
III. Ausführungsbestimmungen des Bundesrates zum Reichsstempelgesetz 151
IV. Gutachten des Sachverständigen und Ausstellung des Zeugnisses für den Führer 170
V. Vorschriften, betreffend den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Straßen und Plätzen . 172
VI. Erläuterungen zu den Grundzügen, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen 176
VII. Zollverkehr an den Grenzen 186
VIII. Zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen 189

Digitized by Google

Digitized by Google

Vorwort.

Der Zweck des vorliegenden Buches soll es keineswegs sein, dem Juristen als Kommentar zu den mannigfaltigen, den Kraftwagenverkehr betreffenden Vorschriften und Verordnungen zu dienen, sondern der Verfasser hat seine Aufgabe darin gesehen, dem in juristischen Fragen Unbewanderten, gleichsam nach der Anschauungsunterrichtsmethode, ein plastisches Bild aller derjenigen Fragen zu entwerfen, die das Kraftfahrzeug in Berührung mit der Polizei und den Gerichten bringen.

Um die Plastik der Darstellung zu heben, wurde davon Abstand genommen, die einschlägigen Gesetzesbestimmungen einzeln durchzusprechen; statt dessen werden diese an Hand einer Anzahl konkreter Beispiele, die für den Automobilisten Interesse bieten dürften, beleuchtet werden. Der in Betracht kommende vielgestaltige Stoff ist, der besseren Übersicht wegen, nach den Gesichtspunkten, die den Gebrauch des vorliegenden Bändchens für den juristisch nicht gebildeten Automobilisten am bequemsten erscheinen ließen, geordnet.

Bekanntlich ist das Tun des Bürgers von dem

Digitized by Google

Moment an, in dem er sich dazu entschließt, sich einen Kraftwagen anzuschaffen, jederzeit Gegenstand besonderer Fürsorge der Polizei und der Gerichte.

Schon der Ankauf eines Kraftfahrzeuges ist oft ein Rechtsgeschäft, das besondere eigenartige Verhältnisse zeitigt. Die mannigfaltigen Vorbereitungen, die der Kraftwagenbesitzer für Unterbringung, für polizeiliche Abnahme und Versteuerung zu treffen hat, sind des öfteren Gegenstand gerichtlicher Auseinandersetzungen gewesen. Weiterhin bietet Konstruktion und Ausrüstung des Wagens in allen seinen Teilen dem Richter vielfach Gelegenheit zur Betätigung. Und gar die Person des Kraftwagenführers, das Wie und Wo der Kraftwagenbenutzung gibt in außerordentlich vielen Fällen den Behörden fortgesetzt Veranlassung zum Eingreifen. Im besonderen Maße dürfte auch die Beleuchtung der zivil- und strafrechtlichen Haftpflicht interessieren.

Es ist selbstverständlich, daß nur ein kleiner Teil der den Verfassern bekannten Polizeiverfügungen und Gerichtsurteile als Material Verwendung finden konnte; einerseits, um bei den sich nicht selten widersprechenden Ansichten der Gerichte das Bild nicht zu sehr zu verwirren, andererseits, um nicht durch Häufung von Material über den gleichen Sachverhalt das Bändchen unübersichtlich werden zu lassen.

Eine gewisse Schwierigkeit bot bei der gewählten Art der Einteilung der Umstand, daß einige Urteile für mehrere Stellen des Buches Interesse verlangen konnten. Diese Urteile sind dann an den nach Ansicht der Verfasser wichtigsten Punkten wieder-

Digitized by Google

gegeben, während an den anderen Stellen nur kurz auf sie hingewiesen ist. — Trotz der großen Zahl ergangener Urteile hat das Kraftfahrzeug freilich bei seiner immerhin noch jungen Erscheinung noch nicht in allen Punkten, die vielleicht die verschiedenen Interessenten angehen, Gelegenheit gehabt, den Gegenstand richterlicher Beurteilung zu bilden. Ergänzungen werden deshalb in späteren Auflagen vorzunehmen sein, und Unterstützung nach dieser Richtung hin, durch Zusendung von Material, würde die Verfasser zu großem Danke verpflichten.

Es muß auch noch auf den Umstand hingewiesen werden, daß die Rechtsprechung, die auf unser Thema Bezug hat, bis jetzt durchaus keine stabile, sondern wesentlichen Schwankungen unterworfen ist.

Immerhin gibt die vorliegende Zusammenstellung ein mehr oder weniger vollständiges Bild der bisherigen Automobilrechtsprechung, welches auch bei denjenigen Lesern Interesse beanspruchen dürfte, die, wie anzunehmen ist, viele der behandelten Entscheidungen aus den automobilistischen Fachzeitungen in der Hauptsache kennen.

Die nicht unwichtige Aufgabe, sich über die das Kraftfahrzeug betreffende Literatur dauernd auf dem Laufenden zu halten, dürfte nach der Lektüre des vorliegenden Buches durch Verfolgung der juristischen Rubriken in Zeitschriften, wie Automobilwelt, Allgemeine Automobilzeitung, Zeitschrift des Mitteleuropäischen Motorwagenvereins usw., keine wesentlichen Schwierigkeiten bieten.

Wenn das vorliegende Buch den Zweck, seinen Lesern ein Bild von der bisherigen Autorecht-

Digitized by Google

sprechung zu geben, erreicht, so hat es die Aufgabe erfüllt, auf welche sich die Verfasser in Anbetracht des Umstandes beschränken mußten, daß der Verlag ein ganz besonders reges Interesse am schnellen Erscheinen des vorliegenden Bandes der „Autotechnischen Bibliothek“ hatte.

Berlin, im Januar 1908.

DIE VERFASSER.

Digitized by Google

Einleitung.

Der Gesetzgeber schenkte zu einer Zeit dem Kraftfahrwesen seine Aufmerksamkeit, als dieses noch in seinem allerersten Entwicklungsstadium war. Im Jahre 1830 hatte in England der Kraftwagen zum erstenmal praktische Bedeutung gewonnen, und schon wenige Jahre darauf entstanden die ersten gesetzlichen Bestimmungen über das Automobil, und zwar derartige, daß die beginnende Entwicklung der englischen Automobil- bzw. Dampfwagenindustrie vollständig brachgelegt wurde. Verlangte doch der englische Gesetzgeber in gänzlicher Verkennung der Wichtigkeit des neuen Verkehrsmittels, daß jedem nicht durch Menschen- oder Tierkraft bewegten Fahrzeug ein Mann mit einer roten Fahne voranschreiten müsse!

Vielleicht infolge der Fesseln, die das Gesetz der englischen Industrie angelegt hatte, entwickelte sich der Kraftwagenbau in den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts vorzugsweise in Frankreich und Deutschland, und erst spät kam den Engländern die Erkenntnis, wie sehr sie sich geschädigt hatten. Dann allerdings machte diesem Zustande die soge-

Digitized by Google

nannte Lokomotivs on Highways Act von 1896, der erste Vorläufer der kommenden Automobilgesetzgebung, ein Ende.

Ausführlichere Bestimmungen brachte 1903 die Motor Car Act, durch welche besonders festgelegt wurde, daß die Gerichte in bestimmten Fällen die Disqualifikation des Kraftwagenführers auszusprechen haben.

Auf dem Kontinent war es Frankreich, welches zuerst den Automobilverkehr gesetzlich regelte. Die Bestimmungen der französischen Verkehrsordnung über die Ansprüche, die man an das Fahrzeug und seinen Führer zu stellen habe, wurden ebenso wie die im Jahre 1901 eingeführten Erkennungsnummern, für Deutschland und für viele andere Länder vorbildlich.

Bei uns begünstigte naturgemäß die Souveränität der Bundesstaaten eine große Mannigfaltigkeit in den das Automobilwesen betreffenden gesetzlichen Maßnahmen. Nachdem schon zuvor in vielen Gegenden ortspolizeiliche Verordnungen erlassen worden, ging zuerst Sachsen-Weimar und Koburg-Gotha mit allgemeinen Verordnungen vor, denen Preußen bald folgte. Der Wunsch nach einem Automobil-Reichsgesetz, welcher zuerst von Bayern ausgesprochen wurde, hatte wenigstens das Resultat, daß sich die Bundesstaaten auf Ansuchen des Bundesrates zu einer inhaltlich im ganzen Reiche gleichen Gesetzgebung entschlossen. Durch Festsetzung einheitlicher Bestimmungen für den Automobilverkehr wurde in diesem Punkte das Bild der nationalen Zerrissenheit beseitigt: Die vom Bundesrat am 3. Mai 1906 be-

Digitized by Google

schlossenen „Grundzüge, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen“ ersetzten alle bis dahin geltenden Bestimmungen. Da sie gegenwärtig die gesetzliche Grundlage des Automobilwesens bilden, sind sie im Anhang im Wortlaut mit ihren Erläuterungsbestimmungen wiedergegeben, wobei als selbstverständlich betont werden muß, daß die allgemein gültigen Gesetzesbestimmungen und Polizeiverordnungen auch für unsere Materie sinngemäß ihre Wirkung behalten.

Digitized by Google

I. Allgemeines.

Wie bereits im Vorwort betont, ist es die alleinige Bestimmung des vorliegenden Bandes der „Autotechnischen Bibliothek", dem Automobilisten durch Zusammenstellung der ihn interessierenden Polizeiverfügungen und Gerichtsurteile einen Leitfaden durch die verschlungenen Pfade der den Kraftwagenverkehr betreffenden gesetzlichen Bestimmungen zu geben. Der Kraftwagenführer soll aber nicht allein in die Lage gesetzt werden, zu wissen, was ihm zu tun erlaubt oder verboten ist, sondern durch die Wiedergabe und eventuelle Besprechung der Polizeiverfügungen und Gerichtsurteile soll ihm am konkreten Beispiel die Stellungnahme der Behörden anschaulich vor Augen geführt werden.

Die Kenntnis des behördlichen Standpunktes dürfte den Interessenten des Kraftwagens die schwierige Aufgabe, sich vor Gesetzesübertretungen zu hüten, in vielen Fällen erleichtern. Ist man aber dennoch, mit oder ohne Verschulden, in Konflikt mit den gesetzlichen oder polizeilichen Bestimmungen geraten, so wird man bei Erinnerung an diesen oder jenen abgeurteilten Vorfall sein Verhalten leichter der jeweiligen Situation anzupassen wissen.

Digitized by Google

Man wird sich gegen die Polizeibeamten korrekt benehmen; man wird andererseits nicht ohne weiteres jedes Strafmandat bezahlen, sich vielmehr erst vergewissern, ob die Verordnung, auf welcher die betreffende Verfügung basiert, zu Recht besteht, ob die Zustellung rechtzeitig erfolgt ist und ob die behauptete Übertretung den Tatsachen entspricht.

Treffen diese Voraussetzungen nicht zu, so wird man Antrag auf gerichtliche Entscheidung stellen, und sei es selbst nur aus prinzipiellen Gründen im Interesse der Sache. Man muß sich hierbei freilich bewußt sein, daß die Gerichte über das polizeiliche Strafmaß hinausgehen können, und daß man bisweilen, selbst falschen Beschuldigungen gegenüber, nicht in der Lage ist, durch die Wucht der Tatsachen oder einwandsfreie Zeugenaussagen seine Unschuld zu beweisen. Selbstverständlich ist es, daß man sich vor Gericht gebührlich zu benehmen hat.

a) Polizei.

Die nachstehend wiedergegebenen Urteile beziehen sich zunächst auf den persönlichen Verkehr zwischen der Polizei und den Automobilisten.

a) Verhalten gegen Beamte.

1. Widerstand gegen die Staatsgewalt.

Ein Musterbeispiel dafür, wie man sich Polizeibeamten gegenüber nicht verhalten soll, liefert ein Vorfall, der sich seinerzeit in Düsseldorf zutrug.

Ein Kraftwagenführer befuhr mit seinem Automobil, welches weder mit der vorgeschriebenen Nummer, noch mit einer brennenden Laterne ver-

Digitized by Google

sehen war, den „Promenadenweg“ in Düsseldorf und wurde von dem Posten stehenden Polizeisergeanten aufgefordert, zu halten. Ohne sich jedoch um den Anruf im geringsten zu kümmern, fuhr der Automobilist so schnell als möglich davon. Als er einige Zeit später auf der Rückfahrt wiederum denselben Weg passierte und auch diesmal auf den Anruf des Polizeibeamten nicht reagierte, sprang der letztere in den Wagen hinein. Der Wagenführer versuchte, allerdings vergeblich, den Beamten hinauszustoßen und schlug ihn, als er den Versuch machte, die Steuerungshebel zu ergreifen, auf den Arm. In rasendem Tempo fuhr der Wagen in den Straßen hin und her; der Wagenführer hielt nicht, sondern meinte, der Beamte könne ja mit ihm fahren, so lange er wolle.

Schließlich wurde der Wagen gestellt und sein Führer verhaftet. Das Gericht verurteilte ihn wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt zu einem Monat Gefängnis.

2. Beleidigung von Polizeibeamten.

Daß es gut ist, sehr vorsichtig zu sein, falls man mit Polizeibeamten in ein Wortgefecht gerät, zeigt der folgende Vorfall, welcher Anlaß zu einer gerichtlichen Auseinandersetzung gab.

Gelegentlich der Klubfahrt des Frankfurter Automobilklubs wurde ein bekannter Automobilist vom Gendarmen Krebs in Kehl mit den Worten angehalten: „Ich glaube, Sie sind zu schnell gefahren.“ Der Kraftwagenfahrer behauptete, auf diese Bemerkung geantwortet zu haben: „Wenn Sie beschwören

Digitized by Google

wollen, daß wir zu schnell gefahren sind, leisten Sie einen Meineid.“ Der Gendarm dagegen fühlte sich beleidigt, indem er die Worte des betreffenden Herrn folgendermaßen wiedergab: „Da, seht den Krebs, der schon die vielen Meineide geleistet hat.“

Ferner sollte die Bemerkung gefallen sein, daß die Herren extra nach Kehl gekommen seien, um die „Falle aufzuheben“; die Automobilisten behaupteten aber gesagt zu haben, man sei dorthin gekommen, um die „Falle aufzunehmen“, nämlich photographisch.

3. Auskunftserteilung an Polizeibeamte.

Ein Fall ähnlicher Art passierte dem Landrat von Marx ebenfalls in Kehl. Das Gericht sah die Art, wie der Landrat dem Polizisten Auskunft erteilt haben sollte, als straferschwerenden Umstand an.

In diesem Falle sagte ein Schutzmann vor Gericht aus, der Landrat v. Marx habe, als er ihn wegen schnellen Fahrens angehalten und nach seinem Namen gefragt, sich anfangs geweigert, diesen zu nennen und habe ihn auf das Nummernschild verwiesen. Als dem Schutzmann das Malheur passierte, die Nummern falsch aufzuschreiben, habe der Landrat höhnend bemerkt: „Sehen Sie, Sie können nicht mal die großen Wagennummern richtig abschreiben und Sie wollen auf ihrem kleinen Zifferblatt deutlich die Zahlen der Sekunden gelesen haben, die ich brauchte, um vom Rathaus zum Bahnhof zu fahren.“ Auf weitere Fragen habe der Landrat geantwortet: „Was kann ich denn dafür, daß ich hier in diese Mausefalle geraten bin“ und nach seinem Alter

Digitized by Google

gefragt, habe er hinzugefügt: „Hören Sie mal, fällt es eigentlich im Badischen straferschwerend ins Gewicht, ob einer am 12. oder 13. März geboren ist.“ In bezug auf die Uhr, mit welcher der Polizist die Zeit gemessen hatte, habe v. Marx bemerkt, die Uhr sitze ja so voller Schmutz, daß man das Zifferblatt kaum erkennen könne.

Alle diese Angaben, die das Gericht bei Festsetzung der Strafe in Betracht zog, bestritt der Landrat in der vom Zeugen behaupteten Form aufs Entschiedenste. Er habe die Angabe seines Namens nicht verweigert. Von einer schmutzigen Uhr des Schutzmannes habe er nicht gesprochen, sondern nur bemerkt, daß die Uhr einen ganz undurchsichtigen, schmutziggelben Horndeckel habe. Die Äußerung von der Kehler Mausefalle sei nicht gefallen. Er habe allein, als der Schutzmann sämtliche erdenklichen Personalien notiert hatte und hartnäckig am Geburtstage festhielt, gesagt, es sei doch für die Straferfolgung nicht von Belang, ob er am 12. oder 13. März geboren sei. Auf die Wagennummer habe er den Schutzmann nur verwiesen, weil er es nicht für nötig gehalten habe, ihm mit Frau und Kindern nach dem Amtsgericht zu folgen.

Die Strafkammer in Offenburg stellte sich ungefähr auf denselben Standpunkt, wie das Schöffengericht in Kehl und bestätigte die Verurteilung.

4. Nichtuniformierter Beamter.

Unter welchen Umständen man nicht verpflichtet ist, auf den Anruf eines Beamten zu halten, dafür ist der folgende Vorfall lehrreich.

Digitized by Google

Ein Automobilist wurde auf einer Fahrt durch den Regierungsbezirk Trier von einem als Beamten nicht kenntlichen Wegemeister zu halten aufgefordert, zwecks Feststellung seines Namens, da er keine vorschriftsmäßige Nummer führe.

Selbstverständlich fuhr der Automobilist weiter. Im nächsten Dorfe fand er den Weg durch einen vorgeschobenen Wagen versperrt, wie sich nachher herausstellte auf telephonische Anweisung des Wegemeisters. Auf einem Fahrrad erschien dieser kurz darauf und stellte sich in seiner Beamteneigenschaft vor, legitimierte sich jedoch, trotzdem er dazu aufgefordert wurde, nicht. Infolgedessen setzte der Kraftwagenbesitzer seine Fahrt fort und wurde im nächsten Dorf von dem telephonisch benachrichtigten Gendarm festgestellt. Das Strafmandat wegen Nichtanhaltens auf Zuruf eines zuständigen Beamten fand nicht die Zustimmung des Richters, weil der Beamte als solcher nicht erkenntlich gewesen war.

β) Polizeiverordnungen.

5. Ungültige Polizeiverordnung.

Nicht alle Polizeiverordnungen sind rechtsgültig, und folglich auch nicht die auf ihnen basierenden Verfügungen. Dies wird durch ein Kieler Urteil. welches in zwei Punkten interessant ist, illustriert; erstens zeigt es, daß eine Polizeiverordnung in vorschriftsmäßiger Form erlassen sein muß, und daß zweitens der Amtsvorsteher nicht das Recht hat, seinen Amtsbezirk für Automobile vollständig zu sperren.

Digitized by Google

Ein Automobilfahrer hatte die Strecke der Lütjenburger Landstraße von Raisdorf nach Rasdorf befahren und die Warnungstafel des Amtsvorstehers von Rasdorf, welche das Fahren mit Automobilen für diesen Teil der Chaussee bei Geldstrafe von 60 M. oder 14 Tagen Haft verbot, nicht beachtet. Auf Grund des § 366, 10 des Strafgesetzbuches erhielt er einen Strafbefehl über 10 Mark, gegen welchen er beim Amtsgericht Pretz Einspruch erhob.

Dieses Gericht sprach ihn frei, weil die Bekanntmachung des Amtsvorstehers, welche im Anzeiger für den Kreis Plön veröffentlicht war, ungültig sei, da sie nicht in den Formen einer Polizeiverordnung erlassen wäre. Auch die Kosten der Verteidigung wurden der Staatskasse auferlegt.

Gegen diese Entscheidung legte die Amtsanwaltschaft Berufung ein. Vor der Strafkammer erklärte der Automobilfahrer, die Warnungstafel hätte er nicht gesehen, doch wolle er ihr Vorhandensein nicht bestreiten. Die Staatsanwaltschaft hielt die Wegsperre für eine gültige Polizeiverordnung. Es wäre genügend, wenn eine öffentliche Bekanntmachung für das Publikum sichtbar angebracht wäre. Der Verteidiger des Angeklagten erklärte im Gegensatz hierzu die Ausführungen des Vorderrichters für zutreffend. Zur Sicherheit und Ruhe auf öffentlichen Straßen könne die Polizei Verfügungen erlassen, niemals aber dürfe ihr Recht so weit gehen, eine Chaussee für eine Art von Fahrzeugen gänzlich zu sperren.

Die Strafkammer trat der Ansicht des Verteidigers bei und verwarf die Berufung der Staatsanwalt-

Digitized by Google

schaft aus formellen und materiellen Gründen und legte auch die Kosten der Berufungsinstanz der Staatskasse zur Last.

γ) Polizeiverfügungen.

6. Verjährung von Strafverfügungen.

Erhält man ein Strafmandat, so wird man gut tun, dasselbe daraufhin zu prüfen, ob es rechtzeitig zugestellt ist, denn innerhalb von drei Monaten tritt die Verjährung der Strafverfügungen ein. Hat man sich beispielsweise am 1. Januar einer Übertretung schuldig gemacht, so muß man spätestens am 31. März im Besitze der Strafverfügung sein, sonst kann man mit Gewißheit auf Freisprechung durch die Gerichte rechnen, wenn man während der gesetzlichen Zeit von acht Tagen Widerspruch erhebt. Hierfür ein Beispiel.

Eine große Zahl der Teilnehmer an der vom Deutschen Radfahrerbund Ende Mai 1905 veranstalteten Fernfahrt Berlin — Frankfurt a. M. hatte am 10. Oktober 1905 Strafbefehle wegen zu schnellen Fahrens durch Braunschweig erhalten.

In der Schöffengerichtsverhandlung wies die Verteidigung darauf hin, das die Straftat verjährt sei. Es stellte sich heraus, daß innerhalb der gesetzlichen Strafverjährungsfrist eine die Sache betreffende richterliche Handlung nicht vorgenommen worden war. Als solche konnte die Vernehmung eines Braunschweiger Kaufmannes nicht gelten, da diese nur zu dem Zwecke der Feststellung einer auf der Landstraße zwischen Braunschweig und Vechelde von Motorfahrern angeblich begangenen Übertretung

Digitized by Google

erfolgt war; im vorliegenden Verfahren aber die Straftat in der Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit innerhalb der Stadt Braunschweig liegen sollte.

b) Gerichte.

Da es häufig leider, wie man vom Standpunkte des Automobilisten sagen kann, nicht genügt, die polizeilichen Vorschriften streng zu beachten, man vielmehr trotzdem in die Lage kommen kann, vor Gericht erscheinen zu müssen, so sei auf die nachfolgenden Fälle, die für uns Interesse hinsichtlich des Anrufens der Gerichte, der Würdigung von Zeugenaussagen und einiger anderer prozessualer Fragen bieten, verwiesen.

a) Antrag auf gerichtliche Entscheidung.

7. Strafverschärfung infolge Widerspruchs gegen eine Polizeiverfügung.

Wie bereits eingangs bemerkt, kann unter Umständen der Widerspruch gegen eine Polizeiverfügung das unbeabsichtigte Resultat haben, daß der Richter die Strafe nicht unwesentlich verschärft. Ein Braunschweiger Urteil, welches dies beweist, sei kurz wiedergegeben.

Ein wegen Schnellfahrens polizeilich mit 10 Mark bestrafter Automobilfahrer hatte gegen das Urteil richterliche Entscheidung angerufen; ein Insasse des Wagens bekundete, daß die Geschwindigkeit des Motorwagens etwa 12 km/Std. betragen habe. Das Gericht war der Ansicht, daß in Anbetracht der in Rede stehenden Verkehrsverhältnisse nur 5 km Stundengeschwindigkeit angebracht gewesen wäre.

Digitized by Google

Das Urteil lautete deshalb auf 40 Mark Geldstrafe, wobei noch zu bemerken ist, daß der Richter in der Urteilsbegründung den Widerspruch des Angeklagten gegen die Polizeiverfügung als „frivol“ zu bezeichnen für angebracht hielt.

8. Verspäteter Widerspruch gegen ein Strafmandat.

Ein Fall, in welchem es sich zeigte, daß es vor allen Dingen nötig ist, die gesetzliche Frist einzuhalten, falls man Widerspruch gegen eine Strafverfügung beabsichtigt, ist der folgende:

Herr Baurat Erlwein hatte aus geringfügigen Gründen einen Strafbefehl bekommen; das Zimmermädchen nahm denselben während einer Zeit ab, in der Herr Erlwein mit seinem Auto in der Pusta reiste. Die 8 Tage, innerhalb welcher Widerspruch gegen polizeiliche Strafverfügungen erhoben werden muß, verstrichen, ohne daß der Baurat von seiner Reise zurückgekehrt war.

Als er dann nachträglich Einspruch erhob, wies das Amtsgericht diesen zurück, weil die Verfügung bereits Rechtskraft erlangt habe. Der Beschuldigte habe fahrlässig gehandelt, indem er nicht dafür gesorgt habe, daß der Strafbefehl, dessen er sich hätte versehen müssen, nachgeschickt werden konnte; er müsse also die Folgen tragen.

Erst die Beschwerde beim Landgericht Schweinfurth hatte den Erfolg, daß die Wiederaufnahme des Verfahrens beschlossen wurde. In der erneuten Verhandlung wurde Herr Erlwein übrigens freigesprochen.

Digitized by Google

β) Zeugenaussagen.

9. Glaubwürdigkeit von Zeugenaussagen.

Daß es angebracht ist, sich bei Widerspruchserhebuug gegen Polizeiverfügungen nicht ausschließlich auf sein gutes Gewissen zu verlassen, werden wir im nachfolgenden des öfteren zu bemerken Gelegenheit haben. Wie unzuverlässig die Zeugenaussagen vielfach sind, wird besonders der Abschnitt über Schnellfahren zeigen; daß aber bisweilen offenbar kaum mögliche — aber beschworene — Behauptungen von den Gerichten als wahr unterstellt werden, wird durch die folgenden Tatsachen veranschaulicht.

Einem Motorfahrer hatte eine Denunzierung wegen Schnellfahrens ein Strafmandat über 6 Mark eingetragen, gegen welches er gerichtliche Entscheidung verlangte. Der Anzeigeerstatter erklärte, als er als Belastungszeuge vernommen wurde, er habe den Angeklagten nicht selbst gesehen, sondern nur am Biertisch durch den Herrn Schulrat und den Herrn Apotheker von dem schnellen Fahren des Angeklagten gehört. Als diese nun als Zeugen vernommen wurden, erklärte der Schulrat ebenfalls, nichts gesehen zu haben, während der Apotheker aussagte und dies ausdrücklich beschwor, daß er den Angeklagten mehrmals mit „Schnellzugsgeschwindigkeit" um die scharfen Ecken des Ringes habe fahren sehen. Der Angeklagte wurde infolgedessen zu 30 Mark Geldstrafe und Tragung der Kosten verurteilt.

Zu bemerken ist hierbei, daß das Motorrad, mit

Digitized by Google

welchem nach der obigen Aussage mit „Schnellzugsgeschwindigkeit“ gefahren sein sollte, für maximal 28 km Stundengeschwindigkeit gebaut gewesen sein soll.

10. Scharfe Kritik an Zeugenaussagen.

Daß aber nicht alle Gerichte sich in ihrem Urteil über das tatsächlich Mögliche durch unrichtige Beobachtungen der Zeugen beeinflussen lassen, geht aus dem folgenden Urteil hervor, welches das Landgericht Altona gefällt hat.

Der der Verhandlung zugrunde liegende Sachverhalt bestand darin, daß ein Automobilfahrer wegen angeblich übermäßig schnellen Fahrens von der Polizei in Geldstrafe genommen war. Er beantragte gerichtliche Entscheidung, welche von seiten des Schöffengerichtes zu B. auf Bestätigung der Strafverfügung lautete. Auf die eingelegte Berufung hob das Landgericht Altona das Vorderurteil auf und sprach den Angeklagten kostenlos frei. Das Urteil enthält Ausführungen, welche allgemein interessieren dürften und deshalb hier im Wortlaut wiedergegeben sind.

„Was zunächst die Aussagen des N. angeht, so kann ihnen insofern keine Bedeutung beigelegt werden, als dem Zeugen der Eindruck, daß das Automobil besonders schnell gefahren sei, nur durch seine Gehörorgane vermittelt worden ist. Gesehen hat er das Automobil nur auf dem Rückweg, als es ein ganz langsames Tempo angenommen hatte. Die beiden anderen Zeugen, die bekunden, daß das Automobil sehr schnell gefahren sei, haben zwar das Automobil vorbeifahren sehen, der eine, K., hat aber das

Digitized by Google

Automobil nur, während er am Fenster saß, also während einer ganz kurzen Zeit, gesehen. Der andere, B., ist durch das Geräusch, das er hörte, aufmerksam geworden, ist dann rasch vor die Tür getreten und hat das Automobil gesehen, nachdem es bereits, nach Angabe des Zeugen, eine Entfernung von 150 m zurückgelegt hatte. Da der Zeuge, um an die Haustür zu gelangen, höchstens 5 Sekunden gebraucht haben will, so müßte das Automobil eine Fahrgeschwindigkeit von 1800 m in der Minute oder 108 km in der Stunde gehabt haben. Es liegt auf der Hand, daß diese Bekundungen des Zeugen auf einem sehr erheblichen Irrtum beruhen müssen, und daß der Zeuge entweder die Zeit, innerhalb deren er vom Fenster bis zur Haustür gelaufen ist, zu kurz, oder die Entfernung von der Haustür bis zu dem Punkte, an dem er das Automobil sah, zu groß angegeben, oder endlich, daß er sich in beiden Beziehungen getäuscht hat. Offenbar haben sowohl bei diesem Zeugen, als auch bei dem Zeugen K., der lediglich, ohne Unterlagen für sein Urteil angeben zu können, bekundet hat, daß das Automobil „übermäßig" schnell gefahren sei, gewisse seelische Umstände mitgewirkt, die geeignet waren, die Unbefangenheit der Zeugen zu erschüttern und ihre Urteilsfähigkeit zu vermindern. Erfahrungsgemäß haben die meisten Menschen, sofern sie nicht selber Automobilfahrer sind, eine beinahe zu einem Haßgefühl verdichtete Abneigung gegen das in Rede stehende Verkehrsmittel, die im wesentlichen auf der nicht unberechtigten Vorstellung gegründet ist, daß die Belästigung und Gefährdung der Fußgänger

Digitized by Google

durch das Automobil eine wesentliche Steigerung erfahren habe. Die Abneigung herrscht besonders unter den Bewohnern des platten Landes — zu denen ja auch die Zeugen gehören — und ist bei diesen um so begreiflicher, als der Verkehr sich dort — im Gegensatz zu den großen Städten — gewöhnlich in sehr ruhiger Weise vollzieht und auch nicht im entferntesten denjenigen Grad von Aufmerksamkeit von den Fußgängern erfordert, welcher in den großen Städten beobachtet werden muß. Eine solche Abneigung hat aber zur Folge, daß dem mit ihr Behafteten die Schnelligkeit, durch welche die Belästigung und Gefährdung des Publikums hervorgerufen wird, von vornherein erheblich größer vorkommt, als sie der Wirklichkeit entspricht. Erwägt man ferner noch die eigentümlichen Geräusche, die ein fahrendes Automobil hervorbringt, seine besondere Form, sowie endlich die hinsichtlich des Mechanismus und der Ursachen der Fortbewegung herrschende Unkenntnis, so darf man auch ein gewisses Furchtgefühl als weiteren, das sichere Urteil trübenden Umstand hinzusetzen. Daß den beiden hier in Frage kommenden Auskunftspersonen solche Empfindungen nicht innewohnen, hat das Gericht nicht annehmen können. Hinsichtlich des Zeugen B. war sogar geradezu ihr Vorhandensein festzustellen, da sich sonst seine offensichtlichen Übertreibungen im Punkte der Zeitangaben nicht erklären lassen.

Danach fehlt es an einer Unterlage, die die Feststellung ermöglichte, daß der Angeklagte die zulässige Schnelligkeit überschritten habe."

Digitized by Google

11. Animosität des Belastungszeugen.

Auf Freispruch von seiten der Gerichte kann man mit einiger Sicherheit auch dann rechnen, wenn es möglich ist, die persönliche Animosität des Belastungszeugen glaubhaft zu machen. Ein Fall, in dem dieses Moment die entscheidende Rolle spielte, wurde vor dem Dresdner Schöffengericht verhandelt.

Ein Chauffeur war von einem Gendarmen wegen übermäßigen Schnellfahrens angezeigt worden. Der betreffende Gendarm hatte dem Beschuldigten zugerufen, daß er schon lange auf ihn fahnde; auch zeichnete sich der Gendarm dadurch aus, daß er eine große Anzahl von Strafanzeigen gegen Automobilisten zu erstatten pflegte.

Unter diesen Umständen legte das Gericht auf die Aussagen der Entlastungszeugen größeres Gewicht und sprach den Chauffeur frei.

γ) Prozeßordnung.

12. Erscheinen an Gerichtsstelle im Automobilanzuge.

Daß gelegentlich den Automobilisten schon der Umstand in Konflikt mit dem Richter bringen kann, daß er in seinem Automobilanzuge vor Gericht erscheint, lehrt eine Verhandlung gegen einen Frankfurter Kraftwagenfahrer.

Dieser hatte sich vor dem Schöffengericht in Hochheim zu verantworten und erschien zu dieser Verhandlung in einem schneeweißen Automobilmantel. Das Auftreten vor Gericht in diesem Anzug faßte das Gericht als eine Ungebühr auf und nahm den

Digitized by Google

Angeklagten trotz seiner Beteuerung, daß er es in Frankfurt immer so mache, in eine Geldstrafe.

13. Haftbefehl wegen Fluchtverdacht.

In besonders schwierige Lage können Ausländer geraten, da es zulässig ist, sie wegen Fluchtverdachts zu verhaften, falls sie nicht die verhängte Strafe sofort bezahlen. Ein in dieser Beziehung interessantes Beispiel lieferte eine Verfügung des Amtsgerichts Kehl.

Dieses hatte gegen einen Amerikaner und seinen Chauffeur einen Haftbefehl erlassen und die Gendarmerie der Station Zell a. H. wurde telegraphisch mit dem Vollzug beauftragt. Die Beschuldigten erklärten erst dem Gendarmen, später dem stellvertretenden Richter auf die Frage, ob sie die gegen sie verhängte Strafe bezahlen wollten, sich hierzu bereit, um der Haft zu entgehen. Strafe und Kosten wurden sofort erlegt.

Nach Unterzeichnung des Protokolls fragte einer der beiden Herren, wie es mit der Berufung stände, worauf der Richter erklärte, es könne ein neues Protokoll aufgenommen werden; in diesem Falle käme jedoch der Haftbefehl wieder in Betracht.

Infolgedessen verzichteten die Angeschuldigten formell auf Einlegung eines Rechtsmittels.

14. Freigabe einer Kaution.

In einem juristisch interessanten Prozeß handelte es sich um die Wiedererlangung der von einem Automobilbesitzer für seinen Chauffeur gestellten Kaution. Der Sachverhalt war folgendermaßen:

Digitized by Google

Der Chauffeur eines Automobilbesitzers P. hatte ein Kind überfahren. Er wurde verhaftet und sein Herr stellte für seine Freilassung eine Kaution in Höhe von 5000 Mark.

Da das Reichsgericht zweimal angerufen wurde, zog sich der Prozeß in die Länge. Schließlich wurde der Chauffeur zu einer Gefängnisstrafe von mehreren Monaten verurteilt.

Am Tage vor der letzten Reichsgerichtsentscheidung benachrichtigte der Automobilbesitzer die Staatsanwaltschaft, daß der Chauffeur sich geäußert habe, er würde die Strafe nicht verbüßen, sondern ins Ausland fliehen. Obgleich der Behörde auf eingezogene Erkundigungen hin diese Äußerungen bestätigt wurden, wurde die Festnahme des Chauffeurs abgelehnt. Die Staatsanwaltschaft bewilligte ihm vielmehr auf sein Ansuchen mehrmals Strafaufschub. Als schließlich die Festnahme verfügt wurde, war der Chauffeur kurz vorher nach der Schweiz geflüchtet.

Herr P. verlangte Rückgabe der von ihm gestellten Sicherheit, da er rechtzeitig Anzeige von der Fluchtgefahr gemacht und die Staatsanwaltschaft es an einer sachgemäßen Behandlung der Angelegenheit habe fehlen lassen. Das Wiesbadener Gericht trat dieser Ansicht nicht bei und erklärte die Sicherheit für verfallen.

Die hiergegen eingelegte Beschwerde beim Frankfurter Oberlandesgericht hatte den Erfolg, daß Herr P. die gestellte Kaution zurückerhielt und die Kosten des Verfahrens der Staatskasse auferlegt wurden, da das Gericht ein Verschulden auf seiten der Staatsanwaltschaft annahm.

Digitized by Google

15. Der Kraftwagen als corpus delicti.

Der Fall, daß ein Kraftwagen als corpus delicti beschlagnahmt wird, hat sich zwar unseres Wissens bis jetzt nur in Österreich ereignet; da das eigenartige Vorkommnis aber auch bei uns interessieren dürfte, so sei es hier wiedergegeben.

Ein bei einem bekannten Automobilisten in Wien in Stellung befindlicher Chauffeur hatte das Unglück, ein Kind zu überfahren und tödlich zu verletzen. Die Folge war nicht allein, daß der Chauffeur verhaftet wurde, sondern daß auch der Kraftwagen behördlich beschlagnahmt wurde. Der Besitzer machte lange Zeit vergeblich den Versuch, seinen Wagen frei zu bekommen.

16. Pfändbarkeit der Automobile eines Fuhrunternehmers.

Zur Beurteilung der Frage, unter welchen Bedingungen ein Kraftwagen oder Teile desselben pfändbar sind, haben wir im folgenden zwei Urteile gegenübergestellt. Im ersten derselben spricht das Oberlandesgericht zu Breslau die Pfändbarkeit von Nutzautomobilen aus.

Einem Fuhrunternehmer wurden die Kraftfahrzeuge, mit welchen er sein Unternehmen betrieb, gepfändet. Das angerufene Oberlandesgericht erklärte, daß die Pfändung aufrecht zu erhalten sei, weil es sich bei dem genannten Unternehmen nicht sowohl um die Ausübung einer persönlichen Erwerbstätigkeit, als vielmehr um die Ausnutzung des in das Unternehmen gesteckten Kapitals handle.

Digitized by Google

17. Zur Erwerbstätigkeit unentbehrlicher Motor.

Anders liegt die Frage der Pfändbarkeit, wenn es sich um Werkzeuge, die zur Fortsetzung der persönlichen Erwerbstätigkeit unentbehrlich sind, handelt, wie ein vor dem Oberlandesgericht Darmstadt verhandelter Fall zeigt. In diesem wurde die Frage, ob das Motorrad, welches ein Schlosser zum Betriebe seiner Bohrmaschine braucht, gepfändet werden kann, verneint.

Ein Schlosser betrieb mit dem Motor seines Kraftrades eine Bohrmaschine. Dieses war ihm auf Grund eines vollstreckbaren Titels gepfändet worden. Er focht die Pfändung mit Erfolg an, da sie nach § 811 Ziffer 5 ZPO. unzulässig sei. Das Oberlandesgericht Darmstadt hob, indem es sich dieser Ansicht anschloß, die Pfändung auf. (Das Urteil ist ausführlich zitiert in „Das Recht“ XI, S. 836.)

II. Der Kauf des Kraftwagens.

Ein wie schwieriges Rechtsgeschäft der Ankauf eines Kraftwagens für Käufer und Verkäufer häufig ist, ist schon am Anfange des Buches betont worden. Spinnen sich doch schon bei den Probefahrten nicht selten Beziehungen zwischen den Parteien an, welche erst vor den Schranken des Gerichts ihre Austragung finden. Der Begriff der Probefahrt selbst ist übrigens vom Standpunkte der Polizei und der Steuerbehörde aus in mehrfacher Beziehung bemerkenswert. Hat

Digitized by Google

man dann seinen Wagen erstanden, so bieten Lieferung und das Rücktrittsrecht des Käufers wie das Recht des Verkäufers, vom Kauf zurückzutreten, den Gerichten vielfach Gelegenheit, ihre Ansicht auszusprechen. Diese Punkte werden im nachfolgenden zu beleuchten sein, ebenso die Anzeigepflicht über den Kauf, die Schwierigkeiten, die bisweilen die polizeiliche Stempelung des Wagens mit sich bringt, und schließlich wird noch ein Wort über die Versteuerung zu sagen sein.

a) Probefahrten.

Was zunächst die Probefahrten anbelangt, so soll zunächst an Hand der nachfolgenden Verhandlungen erörtert werden, was eine Probefahrt ist.

18. Begriff der Probefahrt.

Dem Redakteur einer Fachzeitschrift war auf einige Tage ein Automobil geliehen worden, um an demselben eine Neuerung zu erproben; er wollte über diese in seiner Zeitschrift berichten. Er unternahm zu diesem Zwecke einige Fahrten mit dem Fahrzeug, ohne daß er eine polizeilich vorgeschriebene Erkennungsnummer an demselben befestigte, und ohne daß er das Fahrzeug versteuerte. Er wurde des mangelnden Nummernschildes wegen polizeilich mit 40 Mark bestraft, und die Steuerbehörde ihrerseits verlangte die Nachversteuerung des Wagens. Der Beklagte wandte ein, daß er nicht der Besitzer des Wagens sei, und daß er lediglich einige Probefahrten zum Zwecke der Begutachtung der betreffenden Neuerung unternommen habe.

Die Verhandlung vor der Strafkammer endigte

Digitized by Google

damit, daß der Redakteur zur Zahlung der Polizeistrafe, zur Nachversteuerung des Fahrzeuges und einer Ordnungsstrafe von 10 Mark verurteilt wurde. Auch mußte er die Kosten des Verfahrens tragen. Das Gericht hielt ihm hierbei noch zugute, daß er sich in gutem Glauben befunden habe. Es könnten jedoch Fahrten, wie sie der Angeklagte unternommen habe, im Sinne des Gesetzes keineswegs als Probefahrten gelten, da die gesetzlichen Bestimmungen keinen Passus enthielten, welcher die Ansicht des Angeklagten rechtfertigen könne. Zu einer Probefahrt gehöre unbedingt, daß entweder der Fahrer die Erwerbung des Fahrzeuges beabsichtige, oder daß er Händler, also Verkäufer sei. Beides treffe im vorliegenden Falle nicht zu.

Der Beklagte unterwarf sich diesem Urteil, welches, wenn böswillige Steuerhinterziehung angenommen worden wäre, noch bedeutend härter hätte ausfallen können.

19. Schadenersatzklage infolge einer Probefahrt.

Der Kläger hatte mit Wissen und Willen einer Automobilfirma in einem Kraftwagen derselben eine Fahrt mitgemacht, um die Gangart und Leistungsfähigkeit des Wagens zu erproben, und zwar hatte, wie der Kläger behauptete, die Firma ihn zu der Fahrt eingeladen, da sie auf den Kauf des betreffenden Wagens von seiten des Klägers hoffte.

Das Automobil, in welchem der Kläger fuhr, erlitt auf der Fahrt einen kleinen Unfall, der darin bestand, daß sich ein Nagel in den Luftschlauch

Digitized by Google

des einen Rades bohrte. Die Folge war, daß der Mantel abgenommen werden mußte. Dies war jedoch nicht ohne weiteres möglich, da eine der fünf Flügelschrauben so fest saß, daß der Chauffeur sie abmeißeln mußte. Nach der erfolgten Ausbesserung wurde der Mantel wieder befestigt, allerdings jetzt nur mit Hilfe von vier Schrauben. Bei der Weiterfahrt, bei welcher das Tempo ein nicht geringeres als vorher war, sprang plötzlich der Mantel von der Felge herunter, das Automobil überschlug sich und stürzte in den Straßengraben, wobei der Kläger einen Unterschenkelbruch erlitt. Er stellte infolgedessen an die Automobilfirma für seine Heilung, für den ihm entgangenen Gewinn und an Schmerzensgeld Ansprüche in Höhe von 12700 Mark, indem er sich auf die §§ 278, 823 und 831 BGB. stützte.

Das Landgericht und das Oberlandesgericht Frankfurt a. M. erkannten den Klageanspruch im Prinzip an. Das Oberlandesgericht hielt besonders den § 278 BGB. (vertragliches Verschulden) für durchgreifend. Es sei Tatsache, daß der Kläger mit Wissen und Willen der Beklagten in dem Automobil der letzteren an der Fahrt teilgenommen habe. Wenn das auch unentgeltlich geschehen sei, so sei es doch nicht ganz uneigennützig geschehen, indem die Beklagte auf den eventuellen Kauf des Automobils durch den Kläger rechnete. Dies begründe ein Schuldverhältnis zwischen den Parteien nach Art des § 662 BGB. Es liege ein Transportvertrag vor, da die Beklagte durch die Ausführung der Fahrt den Transport übernommen habe. Hierdurch aber sei sie für ein Verschulden ihres Vertreters oder des

Digitized by Google

die Fahrt ausführenden Chauffeurs in gleicher Weise verantwortlich wie für ihr eigenes Verschulden. Das Verschulden des Chauffeurs erblickt das Oberlandesgericht darin, daß er trotz des Fehlens der einen Schraube die Fahrt in unverminderter Geschwindigkeit fortgesetzt hat; ferner hätte sich der Vertreter der Aktiengesellschaft sagen müssen, daß die Gefahr der Fahrt infolge des durch das Fehlen der einen Schraube bedeutend erweiterten Zwischenraums in der Mantelbefestigung erheblich vermehrt wurde. Ein eigenes Verschulden des Klägers könne nicht anerkannt werden.

Dieses Urteil griff die verurteilte Gesellschaft durch Revision beim Reichsgericht an und bemängelte besonders die Feststellung des Vertragsverhältnisses. Die Fahrt sei unentgeltlich gewesen; auch wäre die Gesellschaft keine Verpflichtung eingegangen, den Kläger an ein bestimmtes Ziel zu bringen. Der sechste Zivilsenat des Reichsgerichts hielt denn auch das Vertragsverhältnis nicht für einwandsfrei klargelegt. Zur näheren Feststellung desselben verwies er die Sache an das Oberlandesgericht Frankfurt zurück, damit dieses neue Untersuchungen über diesen Punkt anstelle. Die Zubilligung eines Schmerzensgeldes erklärte das Reichsgericht nach Lage der Sache überhaupt für ausgeschlossen.

b) Lieferung und Rücktrittsrecht vom Kauf.

Sind die Verkaufsverhandlungen abgeschlossen, so kann es vorkommen, daß sich der Verkäufer zu liefern weigert. Andererseits ergeben sich häufig Differenzen daraus, daß der Ersteher eines Kraft-

Digitized by Google

wagens erst beim Gebrauche desselben Mängel bemerkt, durch welche die vertragsmäßige Lieferung in Frage gestellt scheint.

Im Fall der Kraftwagen die beim Kauf zugesicherten Eigenschaften hinsichtlich der Stärke seines Motors oder seiner Getriebeteile beim Versuch nicht aufweist, erfährt das Rücktrittsrecht des Käufers durch einige Urteile unserer höchsten Gerichte eine interessante Beleuchtung.

20. Lieferung von gekauften Kraftfahrzeugen.

Was zunächst die Streitfrage, unter welchen Umständen die Lieferung eines gekauften Wagens nicht zu erfolgen braucht, anbetrifft, so gibt darüber ein Prozeß, der kürzlich von dem Reichsgericht entschieden wurde, Aufschluß.

Ein Fuhrherr hatte bei einer Automobilfirma vier Kraftdroschken im Gesamtwerte von 30000 Mark bestellt. Bei der Auftragserteilung gab der Käufer Akzepte über je 2500 Mark, deren Fälligkeitstermin stets später als der Lieferungstag fiel. Vor der Lieferung durften die Akzepte nicht in Umlauf gesetzt werden. Die Lieferung kam in Rückstand und vom Käufer wurden Fristen gewährt. Im Herbst wurde schließlich die für Mai zugesagte erste Droschke geliefert. Als die zweite Lieferung erfolgen sollte, erklärte die Automobilfirma, daß sie nur liefern würde, wenn Zug um Zug Barzahlung erfolge. Sie stützte sich hierbei auf § 321 BGB., indem sie geltend machte, daß sich die Vermögenslage des Käufers wesentlich verschlechtert habe.

Digitized by Google

Auf die Klage des Käufers wurde die Automobilfirma in erster und zweiter Instanz zur Lieferung verurteilt, da die schlechte Vermögenslage des Klägers nicht erwiesen sei. Die eingelegte Revision der beklagten Gesellschaft hatte das Resultat, daß der zweite Zivilsenat des Reichsgerichts ihre Verurteilung bestätigte.

21. Beanstandung der Motorstärke.

Für den bereits erwähnten Fall, daß der Wagen die zugesicherten Eigenschaften nicht besitzt, das folgende Beispiel:

Eine süddeutsche Aktiengesellschaft hatte bei einer Berliner Firma ein Automobil von 5/6 P.S. bestellt. Der Wagen versagte jedoch wiederholt, und die Lieferantin suchte den Fehler zu beseitigen. Im besonderen behauptete die Aktiengesellschaft, daß der Motor nicht die garantierte Stärke, sondern statt 5/6 nur $4^1/_2$ P.S. leiste, und stellte der Verkäuferin eine Frist zur Beseitigung dieses Mangels. Als die Automobilfirma in dieser Hinsicht nichts unternahm, wurde die Klage auf Rückerstattung des Kaufpreises von 6500 Mark erhoben; die Beklagte ihrerseits nahm Chikane der Klägerin und Verjährung des Anspruchs an, da der Mangel nicht innerhalb der Gewährleistungsfrist von sechs Monaten zur Sprache gebracht worden sei. Das Landgericht Berlin gab dem Klageanspruch statt in der Annahme, daß der Wagen nicht die zugesicherten Eigenschaften besitze, und indem es eine Verjährung nicht anerkannte.

Digitized by Google

Die eingelegte Berufung beim Kammergericht hatte keinen Erfolg.

Der gegen das kammergerichtliche Urteil angerufene siebente Zivilsenat des Reichsgerichts wies die eingelegte Revision zurück. Da die Urteilsgründe in mehrfacher Beziehung von Wichtigkeit sind, seien sie hier abgedruckt. Dieselben lauteten:

1. Vereinbart ist für den Wagen ein Motor von 5/6 P.S. Bei der im Rechtsstreit angestellten Bremsprobe leistete der Motor 5,18 bis 5,38, im Durschschnitt 5,25 P.S. Das Berufungsgericht erachtet diese Leistung für eine dem Vertrage genügende. Der Kläger hatte unter Berufung auf Sachverständige behauptet, im Automobilhandel verstehe man unter einem Motor von 5/6 P.S. einen solchen, der maximal 6 oder doch fast 6 P.S. leiste, niemals einen, dessen Höchstleistung nur 5,38 P.S. betrage. Das Berufungsgericht erachtet die beantragte Begutachtung für entbehrlich, indem es aus der Tatsache, daß die vernommenen Sachverständigen Zechlin und Altmann den Motor für vertragsmäßig erklären, den Schluß zieht, daß auch im Handel unter einem Motor von 5/6 P.S. ein solcher verstanden werde, dessen Leistung zwischen diesen Grenzen liegen müsse. Ein Rechtsirrtum ist in dieser Folgerung nicht zu finden, denn es ist klar, daß die Sachverständigen Z. und A. den Motor nicht hätten für vertragsmäßig erklären können, wenn die Vereinbarung von 5/6 P.S. nach den Anschauungen des Verkehrs die Bedeutung hätte, daß die Leistung 6 P.S. erreichen oder fast erreichen müsse.

2. Die Klägerin hatte ferner unter der Behaup-

Digitized by Google

tung, der Motor sei bei der Beklagten alsbald nach der Fabrikation abgebremst worden und habe sich hierbei nur als 4/5 P.S. stark gezeigt, die Vorlage des hierüber aufgenommenen Protokolls oder Ableistung des Editionseides verlangt. Dieses Verlangen ist vom Berufungsgericht mit Recht für unbegründet erklärt worden. Wenn ein Fabrikant in seinem eigenen Interesse die fertigen Waren auf ihre Güte und Brauchbarkeit prüft, so fehlt es an jeder rechtlichen Beziehung des Käufers zu der etwa über die Prüfung aufgenommenen Urkunde. Der § 422 der Zivilprozeßordnung setzt voraus, daß dem Beweisführer ein zivilrechtlicher Anspruch auf die Vorlage oder Herausgabe der Urkunde zusteht. Ein solcher Anspruch ist hier nicht erfindlich. Daß die von der Revision angeführten §§ 444, 810, 97 des Bürgerlichen Gesetzbuches nicht auf den vorliegenden Fall passen, leuchtet ohne weiteres ein. Inwiefern der § 139 der Zivilprozeßordnung verletzt sein sollte, ist nicht einzusehen.

3. Bei der Herrichtung des Motors für die Bremsprobe während des Rechtsstreits war durch Verschulden der Beklagten der Zylinder unbrauchbar geworden und mußte durch einen anderen nach Ansicht des Berufungsgerichts gleichwertigen ersetzt werden. Die Klägerin hat unter Eideszuschiebung behauptet, die Beklagte habe es vorsätzlich darauf angelegt, den Zylinder einfrieren zu lassen und hierdurch zum Platzen zu bringen, weil sie auf diese Weise das Beweismittel beseitigen wollte. Diese Behauptung konnte das Berufungsgericht für unerheblich ansehen, denn der von der Klägerin daraus

Digitized by Google

gezogenen Folgerung, daß unter Umkehrung der Beweislast die Beklagte das Vorhandensein der zugesicherten Eigenschaften beweisen müsse, obgleich die Klägerin den Motor abgenommen habe, ist das Berufungsgericht beigetreten. Es erklärt die Umkehrung der Beweislast schon als Folge des Verschuldens der Beklagten für gerechtfertigt, möge das Verschulden auf Vorsatz oder Fahrlässigkeit beruhen. Wenn dem gegenüber die Revision vorbringt, der Beweis der behaupteten Arglist hätte unter Umständen den Wandlungsanspruch ohne weiteres als begründet erscheinen lassen, so will sie offenbar geltend machen, die absichtliche Beschädigung des Zylinders verrate ein schlechtes Gewissen der Beklagten, sei ein Zeichen ihrer eigenen Überzeugung von der anfänglichen Unbrauchbarkeit des Motors. Es ist zuzugeben, daß das Berufungsgericht die Behauptung der Arglist nach dieser Richtung nicht gewürdigt hat. Allein es ist auch nicht erfindlich, daß die Klägerin die Behauptung in diesem Sinne in der Berufungsinstanz vorgebracht habe, und es kann deshalb dem Berufungsgerichte eine Verletzung des § 286 der Zivilprozeßordnung in diesem Punkte nicht vorgeworfen werden.

4. Bei einer am 2. Februar 1904 während des Prozesses angestellten Probefahrt wurde die vereinbarte Geschwindigkeit erzielt, bei einer vor dem Prozeß von Altmann vorgenommenen Probefahrt soll dies nicht der Fall gewesen sein. Das Berufungsgericht hält die Aufzeichnungen Altmanns über diese Fahrt für unzuverlässig, weil inhaltlich eines von ihm erstatteten Privatgutachtens hierbei Messungen

Digitized by Google

nicht vorgenommen seien. Den Beweis dafür, daß doch eine Messung der Geschwindigkeit stattgefunden habe, hält das Berufungsgericht aber für entbehrlich, indem es ausführt: Das Ergebnis der damaligen Fahrt beweise noch nicht die Minderwertigkeit des Motors, denn der Wagen sei schon ein halbes Jahr in Gebrauch gewesen und es fehle jede Sicherheit dafür, daß nicht irgend ein zufälliger Mangel die Geschwindigkeit beeinträchtigt habe.

Hierin liegt eine zureichende Begründung für die Nichterhebung des Beweises über das Ergebnis der Probefahrt, da das behauptete Ergebnis für unerheblich erachtet wird. Ob freilich die Beweiskraft des unterstellten Ergebnisses der Probefahrt so gering anzuschlagen ist, wie es vom Berufungsgerichte geschieht, ist eine Frage, über die man vielleicht auch anderer Meinung sein kann. Allein es handelt sich hier um Erwägungen tatsächlicher Art; die Annahme des Berufungsgerichts ist, wenn auch nicht zwingend, doch tatsächlich möglich und deshalb für das Revisionsgericht maßgebend.

Da sonach die erhobenen Beschwerden nicht zur Aufhebung des Urteils führen können und auch im übrigen die Verletzung einer Rechtsnorm nicht ersichtlich ist, war das Rechtsmittel, wie geschehen, zurückzuweisen."

22. Rücktrittsrecht bei wesentlicher Beschädigung des Kraftwagens.

Eine andere Entscheidung des Reichsgerichts, welche in der deutschen Juristenzeitung, XII, Seite 238, veröffentlicht ist, ist insofern wichtig, als sie zeigt,

Digitized by Google

welche Fälle ein Rücktrittsrecht unter Umständen ausschließen.

Der Kläger hatte von einer Automobilhandlung einen Kraftwagen gekauft, welcher beim Kaufabschlusse ausdrücklich als neu bezeichnet worden war. In Wahrheit war er aber bereits gebraucht worden. In Unkenntnis dieses Umstandes hatte der Käufer das Automobil benutzt und dieses hatte hierbei einen Unfall erlitten, durch den es wesentlich beschädigt worden war.

Als der Käufer erfuhr, daß das von ihm erstandene Automobil nicht mehr neu gewesen, strengte er die Wandelungsklage an, wozu ihm das Recht von dem Beklagten bestritten wurde mit dem Hinweis auf die wesentliche Beschädigung des Klageobjekts während der Zeit, in welcher es im Besitz des Klägers gewesen ist.

Diesen Einwand hielt der Richter für maßgebend und wies die Klage ab. Er fand eine wesentliche Verschlechterung des Kraftwagens schon in dem. Umstande, daß dieser einen Unfall erlitten habe. Das angerufene Reichsgericht kam zur Aufhebung dieser Entscheidung, indem es besonders in der Entscheidung des Vorderrichters die Feststellung vermißte, daß das Automobil trotz der Reparaturen eine objektiv wesentliche Verschlechterung erlitten habe. Die durch ein äußeres Ereignis herbeigeführte ungünstige Auffassung beteiligter Kreise über Wert und Brauchbarkeit, aber ohne nachteilige Änderung der Sache selbst, genüge nicht, um die Wandelung abzulehnen.

Digitized by Google

c) Anzeigepflicht über den Kauf.

23. Nummerierung des Kraftwagens.

Daß der Käufer eines Kraftwagens die Verpflichtung hat, über den Erwerb der Polizeibehörde Mitteilung zu machen und die Ausstellung einer polizeilichen Nummer zu beantragen, dürfte allgemein bekannt sein. Überraschen dürfte dagegen, daß man sich, wie das die nachfolgende Strafverfügung zeigt, polizeilicher Bestrafung aussetzt, wenn man vor Erteilung der neuen Nummer den Wagen mit seiner alten Nummer fährt.

Ein Herr kaufte sich einen Wagen, der bereits mit einem polizeilichen Nummernschild versehen war. Der Käufer beantragte pflichtgemäß bei der Polizei die Umschreibung auf seinen Namen und die Erteilung einer neuen Nummer. Er glaubte jedoch, in der Zwischenzeit mit der alten Nummer fahren zu dürfen. Auf die Anzeige eines Gendarmen hin erhielt er aber ein Strafmandat.

Leider unterließ er, soweit wir unterrichtet sind, auf richterliche Entscheidung dieses interessanten Falles zu dringen.

d) Stempelung der Erkennungsnummer.

Ein Punkt, welcher die Automobilisten in vielfache, aber nicht immer angenehme Berührung mit den Behörden bringt, ist die polizeiliche Abnahme und Stempelung des Wagens. Wann, wo und wie der Wagen abgenommen werden muß, darüber sind nicht selten Meinungsverschiedenheiten zwischen der Behörde einerseits und den Interessenten anderer-

Digitized by Google

seits entstanden. Schon die Vorführung des Wagens zum Zwecke der Stempelung kann, wie selbst die Gerichte zugeben, den Kraftwagenbesitzer in eine Situation bringen, in der es schwer ist, die gesetzlichen Bestimmungen nicht zu verletzen.

24. Zwang zur Stempelung des Kennzeichens.

Unter welchen Umständen etwa von der Nachsuchung einer Nummer abgesehen werden kann, ist ein wichtiger Punkt, den das folgende Urteil behandelt.

Der Besitzer eines Kraftfahrzeuges hatte dasselbe zur Reparatur fortgegeben. Nach Beendigung derselben sollte das Automobil aus der Reparaturwerkstatt in den Schuppen seines Besitzers zurückgebracht werden, ohne daß das Kennzeichen mit dem polizeilichen Dienststempel versehen war. Hierdurch war offenbar der Wortlaut der Polizeiverordnung verletzt. Trotzdem wurde gegen die polizeiliche Strafverfügung an das Schöffengericht appelliert. Dieses sprach den Angeklagten frei, und die hiergegen eingelegte Berufung wurde vom Landgericht verworfen; denn dieses stellte sich auf den Standpunkt des Angeklagten, der annahm, daß die Voraussetzung für die Anwendung der Polizeiverordnung, die Inbetriebnahme des Kraftfahrzeuges sein müsse. Eine solche könne jedoch nicht in der Überführung des Automobils aus der Reparaturwerkstatt in den Schuppen des Besitzers gesehen werden.

Der erste Strafsenat des Kammergerichts hob auf die eingelegte Revision der Staatsanwaltschaft das Urteil auf und verwies die Sache an das Land-

Digitized by Google

gericht zurück. Dieses habe rechtsirrtümlich den Begriff der „Inbetriebnahme“ in die Polizeiverordnung von 1906 hineingebracht. Es kann nicht anerkannt werden, daß die polizeilichen Vorschriften für Kraftfahrzeuge nur bei Beförderung von Personen oder Lasten zu beachten sind. Für das Publikum kommt es nicht darauf an, zu welchem Zwecke, sondern ob überhaupt ein Kraftfahrzeug sich auf der Straße bewegt.

Wenn nach der Angabe des Angeklagten in Halle die Abstempelung der Kraftfahrzeuge auf dem Hofe des Rathauses geschehen muß, so ist daraus noch nicht zu folgern, daß die Kraftfahrzeuge auf der Straße hinfahren sollen. Sie können dorthin auch auf andere Weise geschafft werden.

Wenn die Polizei dort bezüglich der Überführung des Kraftfahrzeuges nach dem Rathause zum Zwecke der Stempelung eine Ausnahme machen will, so liegt eine Maßnahme vor, die geeignet ist, die Vorschriften der Polizeiverordnung des Oberpräsidenten außer Kraft zu setzen.

25. Eigenmächtige Veränderung des Kennzeichens.

Es dürfte auch interessieren, ein Urteil zu hören, das sich mit der Frage beschäftigt, ob die Abänderung einer polizeilich gestempelten Nummer als Urkundenfälschung angesehen werden kann.

Ein Kaufmann aus Wülfel hatte ein Automobil mit einem Nummernschild aus einer anderen Provinz gekauft. Er beantragte nicht, wie dies vorgeschrieben ist, die Ausstellung einer Erkennungs-

Digitized by Google

nummer, sondern er fertigte sich selbst ein Schild mit einer beliebigen Nummer an und benutzte dieses Nummernschild für sein Automobil. Zweifellos ist dies gänzlich unzulässig. Die Frage jedoch, ob im Sinne des Gesetzes in der geschilderten Handlung eine Urkundenfälschung zu erblicken ist, wurde vom Gericht verneint. Der Angeklagte will des Glaubens gewesen sein, irgend eine selbstgewählte Nummer benutzen zu dürfen, wenn er davon der Polizei Mitteilung mache; da das Gericht aus den Vorschriften nicht feststellen konnte, daß der Bezug des Nummernschildes nur durch die betreffende Polizeibehörde statthaft sei, sprach es den Angeklagten nur einer Übertretung der Polizeiverordnung, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, schuldig und verurteilte ihn zu 30 Mark Geldstrafe.

c) Versteuerung des Wagens.

Die Automobil-Steuergesetzgebung mit ihren Ausnahmebestimmungen für Probefahrten und für die Benutzung von Kraftfahrzeugen durch Ausländer hat, wie sich denken läßt, in der kurzen Zeit ihres Bestehens schon des öfteren den Gerichten Anlaß zum Eingreifen gegeben.

26. Steuerfreie Probefahrt.

Hinsichtlich der Bestimmung über Probefahrten sei auf das Urteil unter Nr. 15 zurückverwiesen, noch interessanter in dieser Beziehung dürfte aber folgende Reichsgerichtsentscheidung sein.

Der Inhaber einer Fahrradhandlung war wegen Verletzung des Reichsstempelgesetzes angeklagt. Der Sachverhalt war folgender: Die Firma des Be-

Digitized by Google

schuldigten besaß zwei Motorräder und zwei zugehörige Beiwagen. Der eine der Firmeninhaber, R., hatte sich nur einen Motorraderlaubnisschein gelöst. Die Behörde machte ihn darauf aufmerksam, daß er, falls er sein Motorrad mit dem Beiwagen verkuppele, die Erlaubnis zur Benutzung eines Kraftwagens nachsuchen müsse. Herr R. erklärte, daß die Beiwagen Eigentum der Firma seien und von ihm zu Privatzwecken nicht benutzt werden. Trotz dieser Erklärung fuhr R. gelegentlich zu einer Kirchweih und nahm in dem mit dem Motorrad verkuppelten Beiwagen seine Schwägerin mit; in dieser Fahrt erblickte die Behörde Grund zur Erhebung einer Anklage wegen Steuerhinterziehung, da sie die Fahrt als Vergnügungsfahrt auffaßte.

Zu seiner Rechtfertigung führte der Angeklagte an, daß er die Fahrt unternommen habe, in der Hoffnung, bei der Kirchweih Gelegenheit zum Verkauf des Wagens zu finden. Seine Schwägerin habe er mitgenommen, um zu prüfen, ob der Wagen mit einer Person belastet, an das Motorrad angehängt werden könne.

Das erstinstanzliche Gericht sprach den Angeklagten frei, indem es seinen Ausführungen Glauben schenkte und die Fahrt als Probefahrt ansah, welche der Steuerpflicht nicht unterliegt.

Gegen diese Entscheidung legte das Hauptzollamt Revision ein, indem es anführte, der Angeklagte sei nicht fahrkundig gewesen und deshalb am fraglichen Tage mit dem Fahrzeug verunglückt. Es hätte festgestellt werden müssen, ob es sich nicht eher um eine Ausprobierung der Fahrkunst des

Digitized by Google

Angeklagten, als um eine Prüfung der Gebrauchsfähigkeit des Fahrzeuges gehandelt habe; nur der letztere Fall könne die Steuerfreiheit begründen. Die Fahrt zur Kirchweih stelle sich nach Ansicht des Hauptzollamts als Vergnügungsfahrt dar, da sie nicht zu dem Zwecke unternommen wurde, einem Kauflustigen den Wagen vorzuführen. Die Spekulation, daß sich bei der Kirchweih ein Kauflustiger finden werde, könne nicht maßgebend sein. Die Mitnahme der Schwägerin beweise, daß es sich zum wenigsten um die Verbindung einer Geschäfts- und einer Vergnügungsfahrt gehandelt habe, wodurch der Begriff der Probefahrt ausgeschlossen würde. Der Reichsanwalt beantragte Aufhebung des freisprechenden Urteils, nicht weil er den Standpunkt der klagenden Partei hinsichtlich der Mitnahme einer Person billigte, in welcher er gerade die Ausprobierung der Belastungsfähigkeit des Fahrzeuges sah, sondern weil er es nicht für den Begriff der Probefahrt entsprechend erachtete, den Wagen der Menge vorzuführen, zum Zwecke irgend jemanden hierdurch kauflustig zu machen. Es hätte ein bestimmter Käufer schon vorhanden sein müssen.

Diesen Ausführungen trat der Senat des Reichsgerichts bei, hob das Vorderurteil auf und verwies die Sache an die Vorinstanz zurück.

27. Versteuerung von ausländischen Automobilen.

Die Versteuerung von Kraftfahrzeugen, welche Ausländern gehören, und von diesen innerhalb einer begrenzten Zeit in Deutschland gebraucht

Digitized by Google

werden, hat durch eine Entscheidung des Kaiserlichen Reichsschatzamtes eine für Interessenten wichtige Auslegung gefunden.

Das Kaiserliche Reichsschatzamt fällte auf eine Eingabe des Generalsekretariats des Vereins Deutscher Motorfahrzeugindustrieller die Entscheidung, daß, wenn ein Ausländer mit einem Kraftwagen über die Grenze fährt, um diesen in Deutschland ausbessern zu lassen, die Zeit, während welcher sich der Wagen zum Zwecke der Ausbesserung in einer inländischen Gewerbsanstalt, ohne daß er benutzt wird, befindet, auf die Geltungsdauer der gelösten 5 bzw. 30 tägigen Steuerkarte nicht angerechnet wird, unter der Voraussetzung, daß den von den Steuerbehörden angeordneten Kontrollmaßregeln entsprochen worden ist.

III. Aufbewahrung und Transport des Kraftfahrzeuges und seiner Betriebsmittel.

Mit dem Aufblühen des Automobilwesens hat die Frage nach der Aufbewahrung des Fahrzeuges eine stets wachsende Bedeutung erlangt. Am einfachsten ist es natürlich, sich ebenso wie man eine Wohnung mietet, eine Garage für sein Automobil zu mieten, ein Fall, der durch § 535ff. B.G.B. geregelt ist. Nicht jeder aber kann oder will sich eine Garage mieten.

Beabsichtigt man, sich eine eigene Garage zu bauen, so kann man in Konflikt mit den baupolizeilichen Vorschriften kommen. Bei der Aufbewahrung feuergefährlicher Betriebsmittel (als solches

Digitized by Google

ist speziell Benzin anzusehen) kommen ferner die Bestimmungen der Feuerpolizei in Betracht. Diese muß man kennen; ebenso die Rechtsverhältnisse, die für die Aufbewahrung des Fahrzeuges in Gasthäusern und Restaurants gelten; das letztere ist besonders auf einer Tourenfahrt von Wichtigkeit. Schließlich sollen in diesem Kapitel die Bedingungen, unter welchen die Beförderung der Kraftfahrzeuge durch die Eisenbahn geschieht, einer kurzen Erörterung unterzogen werden.

a) Garagenbau.

In bezug auf den Garagenbau dürfte die folgende, humoristisch gefärbte Verhandlung Interesse beanspruchen können.

28. Baupolizeiliche Erlaubnis zur Anlage von Garagen.

Ein Automobilist in Münster i. W. hatte, ohne die Erlaubnis der Polizeibehörde nachzusuchen, eine Anlage für sein Automobil auf dem Hofe seines Grundstückes aufgeführt. Diese bestand aus einem Brettergehäuse, unter dessen Bretterfußboden Räder befestigt waren. Der Automobilbesitzer wurde auf Grund der geltenden Baupolizeiverordnung in Strafe genommen; gegen seine Bestrafung beantragte er gerichtliche Entscheidung.

Das Strafmandat wurde durch das Schöffengericht und durch die Strafkammer bestätigt. Den Ausführungen des Angeklagten, daß es sich im vorliegenden Falle nicht um ein Gebäude, sondern um eine Bretterkiste, unter welcher sich Räder befänden, handle, wurde vom Landgericht nicht beigetreten.

Digitized by Google

Gegen seine Verurteilung legte der Automobilist Revision beim Kammergericht ein, in der er die Verkennung des Begriffs des Gebäudes durch den Vorderrichter rügte. Er glaubte, ein Gebäude müsse mit dem Erdboden in fester Verbindung stehen. Dies wäre hier nicht der Fall gewesen, da das Gebäude auf beweglichen Rädern gestanden habe.

Der Strafsenat des Kammergerichts wies die Revision als unbegründet zurück. Der Begriff des Gebäudes sei allerdings sehr umstritten. Im fraglichen Falle habe aber der Vorderrichter das Gehäuse mit Recht als Gebäude angesehen. Es genüge, daß es sich um ein schwer fortbewegbares Gebilde handle; hierzu komme, daß sich unter dem Gehäuse ein Bretterfußboden befunden habe, während es nicht von ausschlaggebender Bedeutung sei, daß unter dem Gehäuse Räder befestigt gewesen seien.

b) Benzinlagerung.

Die Aufbewahrung des am meisten gebrauchten Betriebsmittels, des Benzins, erfreut sich bei seiner Feuergefährlichkeit naturgemäß einer ganz besonderen Fürsorge von seiten der Polizei, welche eingehende Vorschriften über die Lagerung von größeren Benzinmengen erlassen hat. Da nun der Automobilbesitzer sich das Benzin meist tonnenweise kauft, so kann ihn die Aufbewahrung desselben einer dauernden Polizeikontrolle aussetzen. Bestrafungen aus diesem Grunde sind zurzeit an der Tagesordnung. Es ist daher mit Freude zu begrüßen, daß die Benzinlagerung nach dem System Martini & Hünecke in diesem Punkte zur Zufrieden-

Digitized by Google

heit der Polizei und der Automobilbesitzer Wandel zu schaffen scheint. (Das System Martini & Hünecke ist übrigens in Band 6 der „Autotechnischen Bibliothek“ Seite 198 bis 201 ausführlich beschrieben.)

29. Gefahren der Benzinlagerung.

Es wurde festgestellt, daß ein Brand in der Garage eines Automobilbesitzers deshalb besonders große Dimensionen angenommen und zur Gefährdung der benachbarten Häuser geführt hatte, weil in der Garage eine, die polizeilich erlaubte Benzinmenge weit überschreitende Quantität dieses feuergefährlichen Stoffes aufbewahrt worden war. Der Automobilbesitzer konnte sich nur dadurch einer Bestrafung für die Folgen der Verletzung der betreffenden Polizeivorschriften entziehen, daß er glaubhaft nachwies, daß das die erlaubte Grenze überschreitende Benzinquantum gegen seinen ausdrücklichen Willen in den Lagerraum geschafft worden war. Die Versicherungsgesellschaft, bei welcher er seine Kraftwagen versichert hatte, erkannte seine Schadenersatzansprüche jedoch nicht ohne weiteres an.

c) Aufbewahrung des Kraftwagens.

Rechtsverhältnisse, die den Kraftwagenbesitzer besonders auf der Reise interessieren dürften, sind die, in welche er zu den Gastwirten bzw. Hoteliers in bezug auf die Aufbewahrung seines Automobils tritt. Der Hotelwirt haftet bekanntlich dem Gast für den Verlust oder die Beschädigung des eingebrachten Gutes, wobei alles als eingebracht gilt, was dem Wirt oder seinen Leuten übergeben worden

Digitized by Google

ist. Nimmt man also in einem Gasthaus Quartier, so haftet der Wirt, abgesehen von Zufälligkeiten und Eingriffen höherer Gewalt, für jeden Schaden, der einem auf seinem Hofe befindlichen Auto zustößt.

30. Der Kraftwagen des Restaurationsgastes.

Anders liegt die Sache jedoch, wenn es sich um die Aufbewahrung des Kraftwagens eines Restaurationsgastes handelt. Zu diesem Punkt liefert das folgende Urteil einen wichtigen Beitrag.

Ein Automobilbesitzer stellte seinen Wagen im Hofe eines Hotels ein. Der Portier versicherte ihm, daß er seinen Wagen unbesorgt dort stehen lassen könne; da das Hoftor sofort geschlossen werde, habe kein Fremder Zutritt zu dem Wagen. Der Automobilbesitzer beurlaubte seinen Chauffeur, aß selbst in dem betreffenden Hotel zu Mittag und besuchte abends das Theater. Nach seiner Rückkehr gegen 11 Uhr schob man den Wagen der Windungen wegen aus dem Hofe auf die Straße und hier stellte sich alsdann beim Ankurbeln heraus, daß der Geschwindigkeitshebel abgebrochen war. Der Hôteldirektion wurde Kenntnis von der Beschädigung gegeben. Wie sich, nachdem ein Ersatzhebel beschafft war, zeigte, hatte die Maschine auch an ihrer Übersetzung und an ihrem Differentialgetriebe Schaden erlitten; ihre Leistungsfähigkeit war geringer, als vorher. Für die Wiederherstellung des Wagens machte der Automobilbesitzer die Hotelverwaltung verantwortlich. Diese lehnte die Haftung ab und begründete diesen Standpunkt zunächst damit, daß der Schaden nicht im Hotelhofe, son-

Digitized by Google

dern erst auf der Straße entdeckt worden wäre. Als sich später herausstellte, daß im Hofe des Hotels mit dem Automobil von unberufener Seite gefahren worden war, wandte die Verwaltung ein, der Automobilbesitzer sei nur Restaurationsgast, nicht Hotelgast gewesen.

Diese Feststellung dürfte im vorliegenden Streitfalle zugunsten der Hotelverwaltung durchschlagend sein.

d) Transportverhältnisse.

Hinsichtlich der Transportverhältnisse sind die Erfahrungen, die die Automobilisten mit einigen Eisenbahnverwaltungen gemacht haben, beherzigenswert.

31. Motorradbeförderung in Sachsen.

Ein Motorradfahrer hatte sein Rad nach einer sächsischen Station aufgegeben und die Transportkosten bezahlt. Der Bahnbeamte hatte das Rad, welches mehr als 60 kg wog, zur Beförderung angenommen, ohne zu wissen, daß für Sachsen die Bestimmung besteht, daß Motorräder nicht über 60 kg wiegen dürfen. Als der Besitzer auf der Endstation die Herausgabe seines Rades verlangte, wurde ihm diese verweigert, falls er nicht 240 Mark nachzahlen wolle. Erst auf seine energische Reklamation erhielt er sein Rad ausgehändigt; ob und mit welchem Erfolge der Bahnfiskus den Klageweg gegen den Kraftfahrer beschritten hat, entzieht sich leider der Kenntnis der Verfasser.

Digitized by Google

32. Automobilbeförderung.

Schlimmer erging es den Automobilbesitzern, welche in ihren, zum Bahntransport aufgegebenen Fahrzeugen versehentlich Benzin in den Benzinbehältern ließen; besonders in Bayern bestehen hierüber strenge Bestimmungen, wie der nicht vereinzelt stehende Fall des kürzlich verstorbenen Professors Hoffa zeigt.

Professor Hoffa hatte in München sein Automobil zur Beförderung nach Berlin aufgegeben. Versehentlich hatte der Chauffeur den Benzinbehälter nicht entleert, so daß sich in demselben noch ca. 15 kg Benzin befanden. Dies wurde auf einer Zwischenstation durch Zufall entdeckt. Da nun Benzin dem Transporttarif für feuergefährliche Stoffe unterliegt, so witterte der Beamte eine Frachthinterziehung, welche mit dem zwölffachen Betrage des hinterzogenen Betrages bestraft wird. Nach den bayrischen Bestimmungen wird die Emballage hierbei mitberechnet. Im vorliegenden Falle nun betrachtete man das Automobil als Emballage für die 15 kg Benzin und infolgedessen ergab sich eine Strafsumme von 21 500 Mark! Als Sicherheit für diese wurde das Automobil in Würzburg festgehalten.

Auf die Reklamationen des Professors wurde das Automobil später freigegeben; seine Erledigung fand der originelle Vorfall dadurch, daß die Strafverfügung im Gnadenwege auf einige Hundert Mark herabgesetzt wurde.

Digitized by Google

IV. Konstruktion und Ausrüstung des Kraftfahrzeuges.

Die Fragen, welche die Konstruktion und Ausrüstung des Kraftfahrzeuges betreffen, sind durch die im Anhange abgedruckten, vom Bundesrat erlassenen „Grundzüge" aufs eingehendste geregelt. Abweichungen von diesen Vorschriften, mögen dieselben nun den Motor oder die Getriebeteile betreffen oder sich auf die Beleuchtung, die Signalapparate oder das Nummernschild beziehen, pflegen, wie die nachfolgenden Urteile zeigen werden, nicht ungestraft zu bleiben.

a) Motor.

In bezug auf den Motor ist besonders die polizeiliche Bestimmung, welche übermäßige Geruchs- und Geräuschsentwicklung verbietet, viel umstritten. Es können aber auch konstruktive Fehler des Motors, welche ein reguläres Funktionieren des letzteren ausschließen, ebenfalls gelegentlich Gegenstand gerichtlicher Beurteilung werden, wie die nächste Entscheidung lehrt.

33. Motordefekte.

A. hatte mit B. einen Vertrag dahin geschlossen, daß B. den A. in dem B. gehörigen Automobil von Dresden nach Innsbruck fahren solle. Für diese Reise waren zehn Tage angenommen und eine tägliche Vergütung von 60 Mark ausgemacht worden. Am zweiten Tage schon erlitt das Automobil dadurch einen Unfall, daß ein Arm am Motorgehäuse

Digitized by Google

brach, so daß die Fortsetzung der Reise unmöglich wurde. Trotzdem verlangte B. von A. die Auszahlung von 600 Mark, weil die Reise nicht durch sein Verschulden, sondern durch Zufall verhindert worden sei. A. umgekehrt stellte Schadenersatzansprüche.

Das Reichsgericht entschied diesen Streitfall dahin, daß die Forderung des B. auf Zahlung der 600 Mark abzuweisen sei, weil es sich im vorliegenden Falle um keinen Miets-, sondern um einen Dienstvertrag gehandelt habe. Denn A. habe nicht das Automobil gemietet, um selbst damit zu fahren, sondern er habe sich der Dienste des B. versichert. Der Werkvertrag sei dahin gegangen, daß B. sich verpflichtet habe, den Beklagten bis nach Innsbruck zu befördern, diese Verpflichtung habe er nicht erfüllt. Ob er an der Erfüllung der letzteren durch eigenes Verschulden oder durch Zufall verhindert worden sei, sei nebensächlich.

34. Entwicklung von Benzingeruch.

Was die Geruchsentwicklung anbetrifft, so haben die Gerichte bisher stets dahin entschieden, daß nur die übermäßige Geruchsentwicklung strafbar sei. Der Umstand, daß sich Passanten durch die mit dem Motorbetrieb zurzeit untrennbar verbundenen Abdämpfe belästigt fühlen, genügt laut Kammergerichtsentscheidung nicht zu einer Verurteilung.

Eine Strafkammer hatte einen Motorfahrer verurteilt, weil der Motor desselben einen besonders starken Benzingeruch entwickelt haben sollte. Bei dieser Verurteilung vertrat das Gericht den Stand-

Digitized by Google

punkt, daß ein besonders starker Benzingeruch stets belästigend im Sinne der Polizeiverordnung sei.

Diese Ansicht erklärte das angerufene Kammergericht, nach einem in der deutschen Juristenzeitung mitgeteilten Urteil, für rechtsirrig, denn da der Betrieb von Kraftfahrzeugen mittels Benzinmotoren nicht untersagt sei, können auch nicht die zurzeit mit diesem Betrieb stets verbundenen üblen Gerüche strafbar sein. Zur Verurteilung müsse vielmehr die Übermäßigkeit des üblen Geruches bewiesen werden; als übermäßig habe ein Geruch zu gelten, welcher das Publikum im allgemeinen belästige und die Leichtigkeit des Verkehrs gefährde; die Auffassung eines einzelnen Menschen aber, der den Benzingeruch besonders stark empfunden habe, kann dabei nicht entscheiden; denn für seine Belästigung sind möglicherweise besondere Umstände mitbestimmend gewesen, etwa sein Standort oder sein besonders fein entwickeltes Geruchsempfinden.

35. Geruchsbelästigung durch verbranntes Öl.

Die besondere Art von üblen Gerüchen, welche nicht durch Benzindämpfe, sondern durch verbranntes Schmieröl verursacht werden, bildeten gelegentlich ebenfalls den Gegenstand einer Gerichtsverhandlung.

Der Wagen eines Automobilisten hatte in einer verkehrsreichen Straße durch üble Gerüche nach verbranntem Öl Anstoß erregt. Einer dieses Umstandes wegen ergangenen Strafverfügung war vom Gericht erstinstanzlich die Berechtigung abgesprochen worden; gegen die Freisprechung hatte die Staats-

Digitized by Google

anwaltschaft Berufung ans Landgericht eingelegt; jedoch vergeblich, denn die Berufung wurde vom Gericht verworfen.

Der diesem Urteil zugrunde liegende Tatbestand war der, daß der Chauffeur während der Fahrt am Ölapparat hantiert hatte, wobei eine geringe Menge überschüssigen Schmieröls dem Motor zugeführt worden war. Hierdurch wurde die in Frage stehende Rauchentwicklung erzeugt. Für diese glaubte das Gericht den Kraftwagenbesitzer nicht verantwortlich machen zu können, da sie erst während der Fahrt entstanden sei. Etwas Anderes wäre es gewesen, wenn sich bei der Abfahrt aus der Garage bereits Rauchentwicklung gezeigt hätte. Dies sei im vorliegenden Falle nicht nachgewiesen. Der Antrag des Staatsanwalts, einen Sachverständigen in der Angelegenheit zu vernehmen, wurde als unerheblich abgelehnt.

36. Geräuschentwicklung.

Die Frage, ob die Geräuschentwicklung, welche zurzeit noch mit dem Betriebe der mit Explosionsmotoren arbeitenden Fahrzeuge verbunden ist (übrigens eine Unannehmlichkeit, welche durch die Fortschritte der Technik mehr und mehr behoben wird), verboten ist, ist von den Gerichten dahin beantwortet worden, daß nur die das gesetzlich gestattete Maß überschreitende Geräuschentwicklung strafbar ist, wie uns der vorliegende Fall beweist.

Zu diesem Punkte muß bemerkt werden, daß häufig nicht die Schnelligkeit, mit welcher gefahren worden ist, sondern das Geräusch des Motors bei

Digitized by Google

Unglücksfällen, die durch das Scheuen der Pferde verursacht werden, das wichtigste Moment ist. Das Motorgeräusch ist bei vielen Motortypen, je langsamer der Wagen fährt, um so stärker. Wenn der Kraftwagen 40 bis 60 Schritt vor dem Pferde mit laut rasselndem Motor stehen bleibt, so wird selten ein schon unruhiges Pferd sich soweit beruhigen, daß man dasselbe an dem Automobil vorbeiführen kann. Ein interessantes Beispiel hierfür finden wir in der Allgemeinen Automobilzeitung.

Ein Unfall, bei welchem ein Fuhrwerksbesitzer durch sein scheuendes Pferd, welches den Wagen zertrümmerte, verletzt wurde, war dadurch hervorgerufen worden, daß das Pferd des Klägers durch das Motorgeräusch eines Autos in Unruhe versetzt worden war. Im Verlaufe der Schadenersatzklage, welche der Verletzte anstrengte, konnte der Beklagte durch Sachverständigenurteil beweisen, daß sein Kraftwagen überhaupt nur 25 km pro Stunde fahren könne. An der fraglichen Stelle habe er eine Steigung nehmen müssen und sei infolgedessen nur ungefähr 12 km gefahren. Das Geräusch, welches der Motor beim Nehmen der Steigung entwickelt habe, und durch welches das Pferd zum Scheuen gebracht worden sei, wäre nicht zu vermeiden gewesen.

Das Oberlandesgericht in Köln hob infolge dieser Ausführungen das Urteil des Landgerichts Elberfeld auf, indem es ein Verschulden des Klägers oder des Beklagten nicht für bewiesen hielt.

Die beim Reichsgericht eingelegte Revision hatte keinen Erfolg. Vielmehr führte das Reichsgericht aus, daß ein Verschulden nicht einzusehen wäre.

Digitized by Google

Der Automobilverkehr müsse, solange er gestattet sei, auch ertragen werden. Wenn das Automobil beim Überwinden einer Steigung mit Kraftanstrengung fahren müsse, und wenn sich hierbei als Begleiterscheinung ein lästiges Geräusch bemerkbar mache, so sei dies ein nicht zu vermeidendes Übel, aus welchem jedoch unter den herrschenden Rechtsgrundsätzen ein Verschulden des Automobilisten nicht gefolgert werden könne.

b) Bremsen.

Die Forderung nach sicher funktionierenden Bremseinrichtungen, die man eigentlich als selbstverständlich ansehen sollte, erfährt durch einen Prozeß, welcher in letzter Instanz vom Reichsgericht entschieden wurde, eine grelle Beleuchtung.

37. Versagende Bremse.

Mehrere Damen hatten sich von der Allgemeinen Motorwagengesellschaft zu Berlin einen Wagen gemietet, mit welchem sie eine Spazierfahrt nach Freienwalde a. d. Oder machten. Infolge des Versagens der Bremse überschlug sich der Wagen in den scharfen und abschüssigen Wegkrümmungen kurz vor Freienwalde. Die herausgeschleuderten Insassen wurden mehr oder weniger schwer verletzt. Die infolge dieses Vorfalles eingeleitete Schadenersatzklage der letzteren wurde zwar vom Landgericht abgewiesen, aber vom Kammergericht als berechtigt anerkannt, und zwar deshalb, weil nicht nur der Wagenführer das nötige Alter noch nicht gehabt habe und nicht vorschriftsmäßig angelernt

Digitized by Google

gewesen sei, sondern vor allen Dingen auch deshalb, weil der Wagen vor Antritt der Fahrt nicht genügend untersucht worden wäre, sonst hätte man das Nichtfunktionieren der Bremse entdecken müssen, und der Unfall wäre vermieden worden.

Das Berufungsurteil wurde von der verurteilten Gesellschaft durch Revision beim Reichsgericht angegriffen, jedoch ohne Erfolg, denn der sechste Zivilsenat des Reichsgerichts erkannte weder in formeller Beziehung einen Irrtum des Vorderrichters an, noch hielt er dessen Ansicht, daß die beklagte Firma durch unkorrekte Ausführung des zwischen den Parteien geschlossenen Transportvertrages den Unfall verschuldet habe, für falsch.

c) Bereifung.

Die Bereifung soll, wie aus den „Gundzügen" hervorgeht, keine hervorstehenden Eisenteile aufweisen. Als solche gelten die Eisennieten, mit welchen die Antigleitreifen ausgestattet sind, nach der neueren Rechtsprechung nicht. Daß dies aber nicht immer so gewesen ist, zeigt eine vom Amtsgericht Wolfratshausen ausgesprochene Verurteilung, welche erst durch das Landgericht München II korrigiert wurde.

38. Benutzung von Gleitschutzreifen.

Ein Automobilist hatte gegen einen Strafbefehl, durch welchen er zu 10 Mark Geldstrafe verurteilt worden war, weil die hinteren Radreifen seines Fahrzeuges mit herausstehenden Eisennieten (Continentalgleitschutzreifen) versehen waren, Einspruch erhoben.

Digitized by Google

Das Amtsgericht Wolfratshausen trat der Ansicht der Polizeibehörde bei, welche annahm, daß durch die Benutzung solcher Reifen eine Beschädigung der Landstraße verursacht werde. Es sei gleichgültig, ob die Eisennieten am Radkranz oder an den Pneumatiks angebracht seien. Daß die Straße wirklich in höherem Maße durch Benutzung von Gleitschutzreifen abgenutzt wird, als durch gewöhnliche Räder, glaubte das Gericht auf Grund der vorliegenden Sachverständigengutachten annehmen zu dürfen. Deshalb erklärte es die Benutzung der in Frage stehenden Vorrichtung für strafbar, obgleich zuzugeben sei, daß diese für die Sicherheit der Kraftfahrer erhebliche Vorzüge bietet.

Das Landgericht München II hob indessen nach Einholung eines obertechnischen Gutachtens diese Verurteilung auf und erkannte nicht nur auf Freisprechung, sondern legte auch die Kosten der Verteidigung der Staatskasse zur Last. Als Unebenheiten im Sinne der in Frage stehenden Polizeiverordnung ließ das Landgericht die Nieten der Antigleitreifen nicht gelten.

d) Beleuchtungsvorrichtungen.

Für das gute Funktionieren der Einrichtungen zur Beleuchtung der Kraftwagen, die einerseits natürlich hinreichende Leuchtkraft besitzen müssen, andererseits aber nicht so grell wirken dürfen, daß durch sie Menschen oder Pferde geblendet werden, ist der Kraftwagenführer unter allen Umständen verantwortlich, wenn nicht gerade Zufall oder höhere Gewalt vorliegen.

Digitized by Google

Hierfür die folgenden Beispiele:

39. Eingefrorene Acetylenbeleuchtung.

Ein Kraftwagenbesitzer war an einem kalten Wintertage bei Einbruch der Dämmerung nicht imstande, die Acetylenlaternen anzuzünden, da das zur Entwicklung des Gases notwendige Wasser gefroren war. Er mußte infolge dessen bis zum nächsten Orte fahren, um sich im Gasthause wärmeres Wasser zu verschaffen. Er erhielt wegen Fahrens mit einem nicht beleuchteten Wagen ein Strafmandat.

Auf Grund seiner Vorstellungen beim Amtsvorsteher nahm dieser jedoch, nach Prüfung der Sachlage, die Strafverfügung zurück, da höhere Gewalt die vorschriftsmäßige Beleuchtung unmöglich gemacht habe.

40. Kontaktlösung der Kennzeichenbeleuchtung.

In einem gewissen Gegensatz zu dieser Ansicht nahm das Essener Landgericht ein Verschulden des Führers im folgenden Falle an.

Bei einer Fahrt über holpriges Pflaster hatte sich der Kontakt der elektrischen Batterie, welche zur Beleuchtung der hinteren Erkennungsnummer dient, gelöst, ohne daß der Führer des Wagens dieses bemerkte. Er erhielt ein Strafmandat über 10 Mark, weil die hintere Erkennungsnummer nicht beleuchtet gewesen sei, gegen das er Berufung einlegte mit der Begründung, ihm könne an dem Vorkommnis keine Schuld beigemessen werden, da bei der Abfahrt die Beleuchtung vorschriftsmäßig funktioniert habe.

Digitized by Google

Das Schöffengericht sprach ihn denn auch in Würdigung seines Einwandes frei. Anders jedoch dachte die Strafkammer, an welche der Staatsanwalt appellierte. Diese vertrat die Ansicht, daß der Angeklagte mit der Möglichkeit der Erlöschung des Lichtes hätte rechnen müssen und folglich verpflichtet sei, immer von neuem nachzusehen, ob alles in Ordnung sei. Unter Aufhebung des Urteils der ersten Instanz wurde auf eine Geldstrafe von 3 Mark erkannt.

e) Signalapparate.

Das Instrument, mit welchem der Kraftwagenführer nach den Polizeiverordnungen Signal zu geben hat, erfreut sich eines besonderen Interesses von seiten der Polizei. Ob dasselbe eintönig sein müsse, ob mehrere Töne zu gleicher Zeit oder nacheinander gegeben werden können, ob die Huppe nur vermittels eines Gummiballes oder auch auf anderem Wege betätigt werden darf, diese und ähnliche Fragen sind wiederholt im Gerichtssaale erörtert worden.

41. Fanfarenhuppe.

Hinsichtlich der sog. Fanfarenhuppe scheinen die Gerichte ziemlich allgemein die Ansicht zu vertreten, daß dieselbe nicht verboten ist, wenn die verschiedenen Töne gleichzeitig erzeugt werden. Von vielen Fällen sei hierfür einer als Beispiel wiedergegeben.

Ein Automobilist war wegen des Gebrauchs der Fanfarenhuppe im Mandatswege bestraft worden. Das angerufene Schöffengericht sprach ihn frei. Der Amtsanwalt, der hiergegen Einspruch erhob, rief die

Digitized by Google

Strafkammer nur mit dem Erfolge an, daß auch von dieser der Kraftwagenführer freigesprochen wurde, da das Gericht zu der Überzeugung kam, daß die Fanfarenhuppe nach dem Wortlaut des Gesetzes höchstens verboten werden kann, wenn verschiedene Töne hintereinander gegeben werden.

42. Signaltrompete und Huppe.

In einem anderen Falle war ein Automobilist angezeigt worden, weil er auf seinem Wagen mit einer Signaltrompete geblasen haben sollte. Aus diesem Grunde hatte er ein Strafmandat bekommen, doch wurde er freigesprochen, weil er nachweisen konnte, daß er außerdem auf seinem Wagen eine Huppe hatte, und daß es sich in dem betreffenden Falle gar nicht um ein Warnungszeichen gehandelt habe. Wenn man das Blasen auf der Trompete allgemein bestrafen wollte, so müsse man logischerweise auch das Rufen und Schreien im Automobil bestrafen. Übrigens sei das Geräusch der eintönigen Huppe nicht immer durchdringend genug, um Unachtsame aufmerksam zu machen.

Das Gericht schloß sich diesen Ausführungen an. Die Kosten der Verteidigung mußte der Angeklagte aber selbst tragen.

43. Die Huppe als Blasinstrument.

Hinsichtlich der Handhabung der Huppe ist die folgende Entscheidung bemerkenswert.

Ein Rentier aus Cleve machte, wie das B. T. seinerzeit berichtete, mit seinem Automobil eine Fahrt. Bei dieser sah er sich, als der Gummiball

Digitized by Google

der Huppe zufällig losgeschraubt war, plötzlich in die Notwendigkeit versetzt, ein Warnungszeichen zu geben. Er brachte die Huppe an den Mund und blies hinein.

Wegen dieses Deliktes erhielt er eine Strafverfügung, die er mit dem Antrage auf gerichtliche Entscheidung anfocht. Das Schöffengericht verurteilte zwar den Angeklagten, auf seine Berufung sprach ihn jedoch die Strafkammer des Landgerichts frei, da er durch Anwendung der Huppe der Vorschrift genügt habe. In welcher Weise dies geschehen müsse, sei in der betreffenden Verordnung nicht bestimmt.

Gegen dieses Urteil wandte sich der Staatsanwalt an das Kammergericht und setzte die Verurteilung des Beschuldigten zu 1 Mark Geldstrafe durch.

Der erste Strafsenat des Kammergerichts begründete die Verurteilung damit, daß in den betreffenden Vorschriften von der „Anbringung" einer Huppe gesprochen sei, demnach dürfe die Huppe weder liegen noch hängen. Ein Blasen durch sie, wie durch ein Horn, sei ausgeschlossen, schon deshalb, weil hierdurch die Aufmerksamkeit des Fahrzeuglenkers verringert und ihm die Übersicht über die Fahrstraße beengt würde. Endlich sei ein geblasenes Signal nicht deutlich genug, um das Publikum auf die drohende Gefahr aufmerksam zu machen.

44. Signalinstrument des Radfahrers.

Schließlich dürfte an dieser Stelle noch ein Urteil interessieren, aus welchem hervorgeht, daß die Huppe, nach Ansicht des Richters, ausschließlich den Kraftfahrzeugen vorbehalten ist.

Digitized by Google

Ein Radfahrer war angezeigt, weil er die von der Polizeibehörde vorgeschriebene Signalglocke durch eine Huppe ersetzt hatte. Das Strafmandat, das er infolgedessen erhielt, focht er mit dem Antrag auf gerichtliche Entscheidung an und behauptete, der Sinn der betreffenden Polizeiverfügung gehe dahin, daß das Rad mit einer Vorrichtung zu versehen sei, um Warnungszeichen geben zu können; als derartiges Instrument könne man auch die Huppe ansehen.

Schöffengericht und Landgericht traten dieser Ansicht bei. Das Kammergericht jedoch verwarf auf die eingelegte Berufung der Staatsanwaltschaft die Vorentscheidung und verurteilte den Radfahrer mit der Begründung, daß die Polizeibehörde das Recht habe, vorzuschreiben, daß Fahrräder mit einer Glocke und nicht mit einer Huppe zu versehen sind.

f) Nummernschild.

Das das Erkennungszeichen tragende Nummernschild muß, um seinen Zweck zu erfüllen, so angebracht sein, daß es nicht ohne weiteres entfernt werden kann und deutlich sichtbar ist.

Es darf also nicht so angeordnet sein, daß es durch Teile des Wagens oder durch die für seine Beleuchtung vorgesehene Laterne ganz oder teilweise verdeckt wird. Verstöße hiergegen sind von der Polizei mit Strafe belegt worden, und die Gerichte haben derartige Strafmandate gebilligt.

45. Verschmutztes Nummernschild.

Etwas anderes dagegen ist es, wenn das Nummernschild ohne Verschulden des Automobilisten auf

Digitized by Google

staubiger oder schmutziger Chaussee allmählich unleserlich wird.

Dieser Fall wird durch ein Urteil des Landgerichts II Berlin illustriert.

Gegen den Grafen von Frankenberg hatte das Schöffengericht Landsberg ein Strafmandat wegen Fahrens mit beschmutztem Nummernschild bestätigt. Die angerufene Strafkammer des Landgerichts II in Berlin sprach ihn aber in zweiter Instanz frei, indem sie sich auf den Standpunkt stellte, daß eine Reinigungspflicht während einer nicht länger als einen halben Tag dauernden Fahrt nicht anerkannt werden könne, da eine solche Verpflichtung nicht aus den diesbezüglichen Bestimmungen hervorgehe. Wenn der Gesetzgeber vorschreibt, daß das Kennzeichen auf einer mit dem Fahrzeuge durch Schrauben verbundenen Tafel angebracht sein soll (s. Nr. 47), mußte er auch die Möglichkeit berücksichtigen, daß diese Tafel verschmutzt. Im vorliegenden Falle erschien die Beschmutzung durch das herrschende Regenwetter genügend aufgeklärt und das feste Haften des Schmutzes durch die Nähe des Auspufftopfes begründet. Da die Schmutzflecke erst auf der Fahrt zwischen Karlshorst und Hoppegarten entstanden waren, so konnte dem Angeklagten nicht zugemutet werden, während der Fahrt oder während des kurzen Aufenthalts den Wagen reinigen zu lassen.

46. Verdecktes Nummernschild.

Daß die Erkennungsnummer nicht irgendwie verdeckt sein darf, war schon oben erwähnt worden. Einen Beleg hierfür liefert folgender Vorfall, welcher

Digitized by Google

den Polizeipräsidenten von Berlin zum Erlaß einer Strafverfügung veranlaßte.

Ein Automobilist hatte mit seinem Kraftwagen eine Fahrt durch Berlin unternommen. An dem Automobil war die Tafel, auf welcher das polizeiliche Kennzeichen vermerkt war, so angeordnet, daß sie teilweise durch das Hintergestell des Wagens verdeckt wurde und, wie es in der Verfügung hieß, nur bei der Vorüberfahrt zu lesen war. Aus diesem Grunde wurde eine Strafe von 3 Mark ausgesprochen.

47. Befestigung des Nummernschildes.

Es dürfte weiter interessieren, eine Entscheidung kennen zu lernen, in welcher das Kammergericht Stellung nimmt zu der Frage, durch welche Mittel das Nummernschild befestigt werden muß.

In der Strafsache gegen einen Motorfahrer erklärte das erwähnte Gericht, daß die Erkennungsnummer nicht durch Draht oder dergleichen am Sattel befestigt werden dürfe, die Befestigung dürfe nicht ohne weiteres lösbar sein; als den gesetzlichen Bestimmungen entsprechend sei nur eine Befestigung durch Schrauben (mit versenkten Köpfen) am hinteren Schutzblech anzusehen. Sei eine Befestigung der Tafel durch Schrauben am Motorrade nicht möglich, wenn z. B. das Schutzblech fehle, so müsse der Fahrer darauf verzichten, sein Kraftrad auf der Straße zu benutzen.

Digitized by Google

V. Der Kraftwagenführer.

Im Interesse des Publikums haben die Behörden nicht allein ins einzelne gehende Vorschriften über das Fahrzeug getroffen, sondern richtigerweise auch Bestimmungen über das Alter und die Ausbildung des Kraftwagenführers erlassen.

Man erwartet von einem Kraftwagenführer, daß er gewisse moralische Qualifikationen besitzt, vor allem, daß er nüchtern und umsichtig ist. Geistesgegenwart dürfte die Eigenschaft sein, welche ihn zu seinem Berufe besonders befähigt.

Die erwähnten moralischen Eigenschaften des Kraftwagenführers stehen unbestreitbar in enger Beziehung zu seinem Alter; bei sehr jugendlichen Personen wird man sie selten antreffen. Aus diesem Grunde schreiben die gesetzlichen Bestimmungen ein Mindestalter von 18 Jahren vor.

Als selbstverständlich darf die Forderung gelten, daß der Wagenführer in körperlicher Beziehung für seinen schwierigen Beruf geeignet ist und daß seine Sinnesorgane die nötige Schärfe besitzen.

Hinsichtlich der Ausbildung des Führers genügt es nicht, daß er Steuer, Bremshebel und Andrehkurbel zu bedienen vermag, sondern er muß den Motor, Zündung, Getriebe und alle Teile seines Wagens in ihrer Wirkungsweise genau kennen.

Besitzt der Kraftwagenführer die im vorstehenden angedeuteten Eigenschaften und die nötige Ausbildung, so wird ihm nach abgelegter Prüfung von der Behörde ein Befähigungsnachweis ausgestellt.

Digitized by Google

Diesen muß er bei Ausübung seiner Tätigkeit unter allen Umständen mit sich führen.

Im folgenden soll nun gezeigt werden, in welcher Weise die Polizeibehörden und die Gerichte über die Ausführung der diese Fragen regelnden Gesetzesbestimmungen wachen.

a) Charaktereigenschaften.

Wenden wir uns zunächst zu den Charaktereigenschaften des Führers. Da ist es zunächst Gewissenhaftigkeit im Verkehr, welche von ihm verlangt werden muß. Seine Ansicht hierüber sprach gelegentlich das Landgericht Tübingen in dem nachstehend wiedergegebenen Falle aus.

48. Moralische Reife des Kraftwagenführers.

Der dem in Frage stehenden Urteil zugrunde liegende Unfall ereignete sich auf der Straße von Reutlingen nach Bötzingen. Der von dem Chauffeur gelenkte Kraftwagen, in welchem der Besitzer desselben saß, fuhr einen Passanten so unglücklich an, daß derselbe erheblich verletzt wurde und längere Zeit arbeitsunfähig war. In der von dem Verunglückten eingeleiteten Schadenersatzklage führte der Kraftwagenbesitzer aus, ihn könne keine Mitschuld treffen, da er hätte annehmen können, daß sein Chauffeur, der während vieler Jahre im Fahren erprobt gewesen sei, ein Automobil sicher lenken könne. Er habe bei Auswahl des Fahrers seinen Verpflichtungen nach § 831 des Bürgerlichen Gesetzbuchs genügt. Das Landgericht Tübingen erklärte ihn trotzdem für haftpflichtig, da es für den Eigentümer eines

Digitized by Google

Kraftwagens nicht genüge, sich zu vergewissern, ob sein Chauffeur fahren könne, sondern er müsse auch prüfen, ob jener die Charakterfestigkeit und die moralische Befähigung besitze, im Verkehr mit den Mitmenschen in jeder Beziehung gewissenhaft nach den Grundsätzen der öffentlichen Ordnung zu verfahren.

Die vom Verurteilten eingelegte Berufung führte zwar zu seiner Freisprechung durch das Berufungsgericht, das angerufene Reichsgericht jedoch schloß sich in der Hauptsache der Ansicht des Landgerichts Tübingen an.

49. Bezechter Wagenführer.

Wie gefährlich es für einen Kraftwagenlenker werden kann, wenn er in angeheitertem Zustande die Steuerung seines Wagens übernimmt, geht mit besonderer Schärfe aus einem Urteil hervor, welches die Strafkammer des Landgerichts Augsburg fällte.

Ein Automobilist, welcher allgemein als zuverlässiger Führer seines Wagens galt, hatte in Begleitung mehrerer Freunde eine Vergnügungsfahrt nach Augsburg unternommen, wo er sich mit seinen Begleitern in ein Restaurant begab und ein ziemlich ausgedehntes Sektgelage abhielt. Als man die Rückfahrt antrat, nahm der Besitzer des Wagens seinem Chauffeur sogleich die Führung desselben ab, um ihn selbst zu steuern. Nachdem dies eine Weile ganz gut gegangen war, karambolierte er bei einer Straßenbiegung mit der elektrischen Straßenbahn. Bei dem Zusammenstoße wurde das Auto und der Straßenbahnwagen nicht unerheblich beschädigt und die

Digitized by Google

Insassen des Kraftwagens mehr oder weniger stark verletzt.

Die Folge war eine Anklage wegen Eisenbahntransportgefährdung. Das Gericht nahm an, daß der Zusammenstoß durch die Fahrlässigkeit des Angeklagten verursacht worden war, der im Bewußtsein seiner Angetrunkenheit die Steuerung seines Wagens nicht hätte übernehmen dürfen. Der Angeklagte suchte vergeblich für sich den § 51 in Anspruch zu nehmen, indem er behauptete, daß er sich in einem Zustande befunden habe, der seine freie Willensbestimmung ausgeschlossen hätte. Das Gericht folgte seinen Ausführungen nicht, sondern erklärte im Urteil, von sinnloser Betrunkenheit könne keine Rede sein, was dadurch erwiesen sei, daß der Angeklagte überhaupt bis zu der kritischen Stelle das Automobil richtig habe lenken können. Es sei aber eine gemeingefährliche Rücksichtslosigkeit, wenn jemand in angezechtem Zustande die Führung eines so gefährlichen Fahrzeuges, wie es das Automobil ist, in einer verkehrsreichen Straße einer Großstadt übernimmt. Hierin liegt ein strafverschärfendes Moment. Infolgedessen wurden dem Angeklagten mildernde Umstände versagt und er mit zweimonatlicher Gefängnisstrafe belegt.

Vergeblich legte der Angeklagte Revision beim Reichsgericht ein. Dieselbe wurde verworfen.

b) Alter des Kraftwagenführers.

Hinsichtlich des Alters des Motorwagenführers ist ein Fall lehrreich, welcher sich in Meiderich ereignete.

Digitized by Google

50. Alter des Motorfahrzeuglenkers.

Ein Motorradhändler in Meiderich hatte einen 17jährigen Menschen angestellt und auf mehrfache Bemühungen von der Polizei schließlich die Genehmigung erhalten, daß dieser auf einer wenig vom Verkehr benutzten Landstraße Probefahrten ausführen dürfe. Eines Tages ließ nun der Motorradhändler seinen jugendlichen Angestellten eine Geschäftstour von Duisburg nach Ruhrort ausführen; auf dieser wurde ein Passant durch Überfahren wesentlich verletzt.

Die Schadenersatzansprüche, die der Verletzte gegen den Händler erhob, erkannte das Landgericht Duisburg und das Oberlandesgericht Hamm für berechtigt an, denn der Verklagte habe gegen den § 823, Absatz 2 des Bürgerlichen Gesetzbuchs verstoßen, indem er der Polizeiverordnung entgegen einem noch nicht 18jährigen Menschen die Führung eines Motorrades auf einer belebten Chaussee überlassen habe. Ob der Betreffende die technischen Fähigkeiten, ein Motorrad sicher zu führen, im allgemeinen besessen habe, komme nicht in Betracht. Entscheidend sei vielmehr, daß man nicht annehmen könne, daß ein 18jähriger Mensch die nötigen Charaktereigenschaften besitze, die im Interesse des Verkehrs zu verlangen seien, und die Sorgfalt anwende, die hinsichtlich des Lebens und der Gesundheit der Mitmenschen geboten sei.

Aus diesen Gründen erfolgte die Verurteilung des Beklagten.

Die gegen das Urteil eingelegte Revison wurde

Digitized by Google

vom sechsten Zivilsenat des Reichsgerichts zurückgewiesen. Das Berufungsgericht habe zutreffend festgestellt, daß ein Verstoß gegen die Polizeiverordnung stattgefunden habe.

c) Ausbildung des Kraftwagenführers.

So oft die Gerichte Gelegenheit hatten zu der Frage Stellung zu nehmen, wer als ausgebildeter Chauffeur zu gelten hat, haben sie stets den Standpunkt vertreten, daß zu diesem Berufe eine besondere Ausbildung gehört; daß selbst ein tüchtiger Automobilmonteur etwa noch lange kein ausgebildeter Chauffeur ist. Regelmäßig ist eine Prüfung vor dem polizeilich bestellten Sachverständigen abzulegen.

51. Erlernung des Kraftwagenführens.

Hinsichtlich der Erwerbung der Chauffeurqualifikation dürfte eine Entscheidung interessant sein, welche sich mit einer Fahrt beschäftigt, die ein Neuling zu dem Zwecke unternahm, um sich im Führen von Kraftfahrzeugen ausbilden zu lassen.

Unter Leitung eines erprobten Kraftwagenführers wurde eine Übungsfahrt unternommen, auf welcher der Chauffeurschüler eine Person verletzte. Er wurde dieses Vorfalles wegen angeklagt, und die Staatsanwaltschaft stellte sich auf den Standpunkt, daß er nach § 230, Absatz 2 des Strafgesetzbuchs zu bestrafen sei, weil er es an der Aufmerksamkeit, zu welcher er vermöge seines Berufs verpflichtet gewesen wäre, habe fehlen lassen. Das in der Revisionsinstanz angerufene Reichsgericht trat der Auffassung des Vorderrichters indessen nicht bei und vertrat

Digitized by Google

die Ansicht, daß nur der § 230, Absatz 1 anwendbar sei, da der Täter zurzeit des Unfalls aus dem Lenken von Kraftfahrzeugen ein Gewerbe noch nicht machte. (Vgl. Juristische Wochenschrift 35 S. 607.)

52. Ausbildung der Chauffeure.

Als anerkannter Chauffeur gilt, wie wir bereits ausgeführt haben, den Gerichten nur der geprüfte, im Besitz der Fahrerlaubnis befindliche Wagenführer. Wie selbst sehr geringfügige Versehen von Leuten, die den Befähigungsnachweis nicht erhalten haben, den Kraftwagenbesitzer haftpflichtig machen können, lehrt ein Urteil des Landgerichts Düsseldorf.

Der Chauffeur L. eines Ingenieurs S. mußte, da von einer Nebenstraße plötzlich ein Straßenbahnwagen heranfuhr, heftig bremsen; da das Straßenpflaster naß und schlüpfrig war, geriet der Wagen, obgleich er sehr langsam fuhr, ins Rutschen. Die Hinterräder gerieten auf das Trottoir und ein Passant wurde vom Schutzblech erfaßt und so unglücklich gegen die Hausmauer gedrückt, daß er mehrere Rippenbrüche erlitt. Der Verletzte strengte eine Schadenersatzklage an, die das Landgericht Düsseldorf für berechtigt erklärte. Es führte dazu aus:

„Nach dem Sachverhalt ist ohne weiteres ein fahrlässiges Handeln des L. anzunehmen. Wie der Beklagte selbst anerkennt, kann der Lenker eines Automobils die Herrschaft über dasselbe verlieren, wenn es infolge schlüpfrigen und nassen Bodens ins Rutschen gerät. Es muß deshalb der Wagenführer im Bewußtsein dieser Möglichkeit, noch dazu auf einer verkehrsreichen Straße, seine Fahrt so

Digitized by Google

vorsichtig und langsam einrichten, daß er bei einem unvorhergesehenen Verkehrshindernis, wie dem plötzlichen Auftauchen eines elektrischen Straßenbahnwagens aus einer Nebenstraße, entweder sofort halten oder ruhig und ungestört ausweichen kann. Hiergegen habe L. offenbar gefehlt. Der Automobilbesitzer könne sich aber seiner Ersatzpflicht durch Berufung auf § 831 nicht entziehen. Denn wenn sich L. auch als tüchtiger Schlosser und gewissenhafter Arbeiter in S.'s Fabrik bewährt habe, so sei er doch wegen seiner geringen Übung im Fahren zum selbständigen Führer eines Automobils in einer großen Stadt ungeeignet gewesen."

d) Befähigungsnachweis.

Da die polizeilichen Bestimmungen vorschreiben, daß der Befähigungsnachweis nicht nur im Besitz des Wagenführers sein muß, sondern daß derselbe beim Führen eines Automobils stets mitzuführen ist, so genügt das Ablegen der Prüfung allein nicht; maßgebend ist vielmehr, wie gesagt, die Mitführung des Fahrerlaubnisscheines.

53. Verweigerte Ausstellung des Befähigungsnachweises.

Ein Automobilist fuhr mit einem Motorwagen durch Münster i. W., ohne daß er ein polizeilich ausgestelltes Führungsattest bei sich hatte. Er wurde deshalb im Mandatswege bestraft, und das Schöffengericht, sowie das Landgericht hielten diese Strafe für zu Recht erfolgt. In der Berufung vor dem Kammergericht führte der Angeschuldigte aus, daß

Digitized by Google

er durch einen Sachverständigen mit Erfolg geprüft worden sei. Er habe aber das Befähigungsattest nicht erhalten, weil er sich geweigert habe, die für die Ausstellung des Prüfungszeugnisses geforderte Gebühr von 10 Mark zu entrichten.

Der Strafsenat des Kammergerichts erkannte für Recht, daß der Angeklagte sich der Übertretung der Polizeiverordnung schuldig gemacht habe, welche im Interesse der Ordnung, Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs vorschreibt, daß der Befähigungsnachweis mitzuführen sei. Er hätte die Gebühr von 10 Mark unter Protest zahlen und das Geld im Klagewege zurückfordern können.

54. Mitführung des Befähigungsnachweises.

In bezug auf die Mitführung des Befähigungsnachweises dürfte vielleicht auch das nachfolgend wiedergegebene Urteil Interesse zu beanspruchen haben.

Ein Kraftwagenführer glaubte, daß ihm sein Befähigungsnachweis zu Unrecht von der Polizeibehörde abgenommen worden sei und hielt sich deshalb für berechtigt, ohne denselben zu fahren. Darüber, daß dies ein Rechtsirrtum war, belehrte ihn eine, in „Das Recht", I, Seite 207, abgedruckte Kammergerichtsentscheidung, in welcher ausgeführt wurde, daß sich der Angeklagte durch Nichtbeisichführen des Zeugnisses während der Fahrt auf alle Fälle strafbar mache; es sei gleichgültig, ob ihm der Befähigungsnachweies widerrechtlich abgenommen oder ob er ihm auf andere Weise abhanden gekommen sei.

Digitized by Google

55. Fahrscheinentziehung.

Was nun die Berechtigung der Polizei zur Entziehung des Führungszeugnisses betrifft, so ist wohl die Ansicht berechtigt, daß der § 22 der alten Polizeiverordnung, der auch in die neue Verordnung übernommen worden ist, rechtsungültig ist, da er einen Verstoß gegen die Gewerbeordnung enthält. Diese bestimmt nämlich, daß die Befugnis zur Ausübung eines Gewerbes weder durch richterliche noch administrative Verfügung entziehbar ist. Mit dieser Frage, welche in einer großen Anzahl von Fällen akut geworden ist, hat sich besonders der Rechtsanwalt Dr. Isaac befaßt, der in der „Automobilwelt" einen interessanten, hierher gehörenden Fall berichtet.

Ein Kölner Chauffeur war polizeilich mit Fahrscheinentziehung bestraft worden. Er ließ sich seinen Schein jedoch nicht fortnehmen und fuhr trotz des polizeilichen Verbots ruhig weiter. Einen gegen ihn erlassenen Strafbefehl focht er mit dem Antrage auf gerichtliche Entscheidung an und hatte den Erfolg, in sämtlichen Instanzen freigesprochen zu werden. Das Schöffengericht und die Strafkammer zu Köln lehnten eine Verurteilung ab, indem sie die betreffende Polizeiverordnung für ungültig erklärten.

Das Kammergericht wies in einer am 4. Februar 1907 ergangenen Entscheidung die hiergegen eingelegte Revision zurück, allerdings ohne sich direkt über die Ungültigkeit der betreffenden Polizeiverordnung zu äußern. Es stellte nur fest, daß der § 22 keine Strafandrohung für den Fall der Übertretung

Digitized by Google

enthalte. Mangels einer ausdrücklichen Bestimmung aber könne derjenige, der das polizeiliche Fahrverbot unbeachtet lasse, nicht bestraft werden.

e) Fahren mit fremden Kraftwagen.

56. Unerlaubte Benutzung von Kraftwagen.

Eine Frage, in der noch bis vor kurzem vollständige Rechtsunsicherheit herrschte, sei im nachfolgenden besprochen.

Ein Chauffeur hatte nächtlicherweise das Kraftfahrzeug seines Herrn, nachdem er die Garage gewaltsam geöffnet hatte, herausgeholt und längere Fahrten unternommen. Für diese Handlung, welche das römische Recht als furtum usus bezeichnet, kennt unser geltendes Recht keine Strafandrohung. Man versuchte deshalb, dem ungetreuen Chauffeur mit dem Hausfriedensbruch- und dem groben Unfugsparagraphen beizukommen. Auch könnte man daran denken, in der Abnutzung des Gummis und des ganzen Fahrzeuges eine Sachbeschädigung zu erblicken.

Das Reichsgericht hat jedoch diese Bestimmungen nicht angezogen, sondern den betreffenden Chauffeur wegen Diebstahls verurteilt. Das Gericht nahm an, daß der Benutzung des fremden Benzins die Aneignung desselben vorhergegangen sei.

Ob mit dieser Entscheidung den Automobilbesitzern unter allen Umständen geholfen ist, bleibe dahingestellt. Denn ein Chauffeur, der das fremde Benzin abläßt, um sein eigenes einzufüllen, könnte, gemäß der vorstehenden Reichsgerichtsentscheidung, ein fremdes Fahrzeug ungestraft gebrauchen.

Digitized by Google

VI. Der Kraftwagen im Verkehr.

Unstreitbar greift das stetig wachsende Automobilwesen tief in die bestehenden Verkehrsverhältnisse ein und beginnt sie von Grund auf umzuwälzen. Es kann daher nicht Wunder nehmen, daß die bisherigen ausschließlichen Herren der Straße, vor allem die Fuhrwerkslenker, der neuen Erscheinung, durch welche ihre bisherige Ruhe bedroht wird, aber auch ein großer Teil des Publikums, nichts weniger als freundlich gegenüberstehen.

Natürlich werden sich diese Verhältnisse in nicht allzulanger Zeit ausgeglichen haben, denn jede Verkehrseinrichtung schafft sich von selbst den ihr im Rahmen des Ganzen zukommenden Platz nach ihrer wirtschaftlichen Bedeutung. Freilich bedarf es einer gewissen Zeit zur Abschleifung der vorhandenen Reibungsflächen. Das Seinige zur Beseitigung der Gegensätze zu tun, muß als eine der vornehmsten Aufgaben jedes Automobilisten angesehen werden.

Zur Erreichung dieses Zieles trägt vielleicht auch der folgende Abschnitt dieses Buches ein wenig bei, indem er die Freunde des Kraftwagens darauf hinweist, was sie von seiten der Behörde im Hinblick auf die Straßenbenutzung zu erwarten haben und welche Ansichten die Gerichte über die Pflichten, die dem Automobilisten im Straßenverkehr obliegen, zum Ausdruck gebracht haben.

a) Benutzung der Straßen.

a) Gesperrte Straßen.

Man hat die Polizeiverwaltungen in der Ausübung des Rechtes, im Interesse von Ordnung,

Digitized by Google

Ruhe und Sicherheit nach Bedürfnis diese oder jene Straße ihres Bezirkes zu sperren, nicht durch Aufzählung der Fälle, in denen sie von diesem Rechte Gebrauch machen dürfen, eingeengt. Man nahm an, daß dieses Recht nicht mißbraucht werden kann. Indessen hat die Erfahrung manchem Automobilisten gezeigt, daß diese Annahme einem unberechtigten Optimismus entsprungen war, denn verschiedentlich haben sich die Gerichte gezwungen gesehen, polizeiliche Verordnungen für ungültig zu erklären, weil sie über die Befugnisse der Polizei hinausgehende Verkehrsbeschränkungen enthielten.

Die Gründe, aus welchen die Polizei unberechtigter Weise Straßensperrungen vorgenommen hat, sind mannigfaltig.

57. Ungültige Straßensperrung.

Es sei hier zunächst an den Fall erinnert, durch welchen im Fürstentum Schwarzburg-Sondershausen das Befahren von Land- und Heerstraßen mit Kraftfahrzeugen allgemein unter Strafe gestellt war, für die Zeit, in der sich der Fürst in seinem Lande befand. Zwei Automobilisten, welche gegen diese Polizeiverordnung verstoßen hatten, wurden durch das Fürstlich Schwarzburgische Schöffengericht Gehren bestraft. Das Landgericht Erfurt hob jedoch diese Bestrafung auf und erklärte die in Frage stehende Polizeiverordnung für ungültig. Jede aus dem Rahmen der Erhaltung der öffentlichen Ruhe, Sicherheit und Ordnung hinausgehende Polizeianordnung entbehre der gesetzlichen Grundlage.

Digitized by Google

58. Unzulässiger Umfang von Straßensperrungen.

Daß es unzulässig ist, alle Straßen einer Ortschaft zu sperren und dadurch den Verkehr für Kraftfahrzeuge auf wichtigen Chausseen zu unterbinden, haben wir bereits durch den unter Nr. 5 wiedergegebenen Fall dargetan. Es wäre ja auch ganz unsinnig, wenn es irgend einem Amtsvorsteher durch Sperrung seiner Bezirksstraßen frei stünde, den Verkehr einfach brachzulegen. Nachstehend sei noch ein Beispiel dafür gegeben, daß eine Straßensperrung ihres unzulässigen Umfanges wegen für ungültig erklärt wurde.

Ein Motorradfahrer durchfuhr die Stadt Dannenberg mit Motorkraft, was durch Polizeiverordnung verboten war. Er erhielt hierfür ein Strafmandat, gegen welches er gerichtliche Entscheidung verlangte. Das Schöffengericht Dannenberg bestätigte zwar den Strafbefehl, aber in der Berufung wurde derselbe für ungültig erklärt, denn nach der zugrunde liegenden Oberpräsidialverordnung kann der Verkehr mit Krafträdern nur für bestimmte Straßen, nicht aber für die ganze Stadt verboten werden. Da Dannenberg aber nur eine Straße habe, so sei das Verbot ungültig. Ein Motorrad (und natürlich erst recht ein Automobil) seien zu schwer, um es durch Treten oder Schieben durch die $1^1/_2$ km lange Straße zu bringen.

Das Gericht hob die Entscheidung der Vorinstanz auf und sprach den Angeklagten kostenlos frei.

Digitized by Google

59. Kennzeichnung verbotener Straßen.

Daß Polizeistrafverfügungen aber nicht nur ungültig sein können, weil sie auf über ihren Rahmen weit hinausgehenden Polizeiverordnungen beruhen, sondern auch weil die Polizeibehörde es unterlassen hat, die Straßensperrungen in hinreichend deutlicher Weise bekannt zu geben, lehrt die folgende Entscheidung.

In Weimar bestand die Verordnung, daß Motorfahrzeuge nur in mindestens 5 m breiten Straßen fahren dürfen. Gegen diese Bestimmung hatte ein auswärtiger Automobilbesitzer verstoßen und wurde deshalb mit einer Polizeistrafe bedacht. Er verlangte gerichtliche Entscheidung und stützte sich in der Verhandlung darauf, daß er von einer Warnungstafel nichts gesehen habe. Das letztere glaubte ihm das Gericht, und der Vorsitzende desselben führte — im Gegensatz zur Ansicht vieler anderer Gerichte — aus, daß zur Strafbarkeit des Übertretens einer Polizeiverordnung auch böse Absicht gehöre; vor allen Dingen aber müsse bewiesen werden, daß man bewußt gegen eine Polizeiverordnung handele. Diese Voraussetzungen seien im vorliegenden Falle nicht gegeben. Im übrigen hielt der Vorsitzende die in Rede stehende Polizeiverordnung für sehr bedenklich, da doch nicht jeder Automobilist ein Metermaß mit sich führen könne, um die Straßenbreite abzumessen. Wolle die Polizei gewisse Straßen für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen verbieten, so müsse sie an den Aus- und Einmündungen der betreffenden Straßen Warnungstafeln anbringen.

Digitized by Google

60. Mißbrauch der Amtsgewalt.

Ein ganz eigenartiges Vorkommnis lag der Verurteilung des Bürgermeisters des Dörfchens Hennethal zugrunde. Dieser hatte eine Verordnung erlassen, in welcher er den Automobilisten die Benutzung der Dorfstraße verbot. Ein Arzt, welcher hierdurch in der zur Ausübung seines Berufes notwendigen Benutzung seines Kraftfahrzeuges behindert wurde, beschwerte sich beim Landrat des Untertaunuskreises und erreichte auch, daß die Verordnung gemildert wurde.

Die Streitigkeiten mit dem Bürgermeister von Hennethal hatten den betreffenden Arzt veranlaßt, die ärztliche Behandlung desselben und der Dorfbewohner aufzugeben. Nach Abänderung des Verbots schrieb der Bürgermeister dem Arzt einen Brief, in dem er ihn aufforderte, seine ärztliche Praxis in Hennethal wieder aufzunehmen, widrigenfalls von seiten des Bürgermeisters die schärfere Fassung des Automobilverbots wiederhergestellt werden würde.

In dieser Drohung erblickte das Landgericht einen groben Mißbrauch der Amtsgewalt, da die in Aussicht gestellte Verschärfung der Polizeiverordnung nicht aus Gründen der allgemeinen Wohlfahrt, sondern um persönlicher Vorteile willen, erfolgen sollte. Es verurteilte den Bürgermeister deshalb zu einer Woche Gefängnis. Die gegen das Urteil eingelegte Revision des Angeklagten wurde in zweiter und dritter Instanz verworfen.

Digitized by Google

61. Das Motorrad auf verbotener Straße.

Im Harz ist der Automobilverkehr in einer Reihe von Straßen untersagt. Ein Motorradfahrer glaubte, daß dies Verbot nicht für ein durch Treten fortbewegtes Motorrad gelten könne, da ein Motorrad in diesem Falle seinen Charakter als Kraftfahrzeug verliere. Er wurde jedoch durch eine Strafverfügung dahin belehrt, daß die Polizeibehörde anderer Ansicht ist. Er erreichte in erster Instanz einen Freispruch. Das vom Amtsanwalt angerufene Landgericht führte jedoch aus, daß, wenn das Gesetz die Benutzung bestimmter Straßen durch Kraftfahrzeuge verbietet, ein Unterschied zwischen montierten und demontierten Fahrzeugen nicht gemacht werden könne. Infolgedessen wurde das freisprechende Urteil aufgehoben.

62. Irrtümliches Befahren verbotener Straßen.

Zum Beweis dafür, daß es für Automobilisten wichtig ist, darauf zu achten, ob etwa ein Warnungsschild das Befahren einer Straße verbietet, sei auf die gerichtliche Beurteilung, die das irrtümliche Befahren verbotener Straßen gefunden hat, hingewiesen und auf den Gegensatz, in welchem diese Entscheidung zu der unter Nr. 59 erwähnten steht.

Ein Frankfurter Rentier fuhr auf der von Creglingen nach Rothenburg führenden Landstraße, welche auf bayrischer, nicht aber auf württembergischer Seite verboten ist. Der Automobilist

Digitized by Google

war, als er erfuhr, daß er sich auf verbotener Straße befinde, nicht imstande, der Enge der Straße wegen, umzukehren, sondern mußte bis Rothenburg weiterfahren. Das Schöffengericht bestätigte eine Geldstrafe wegen Übertretung straßenpolizeilicher Bestimmungen gegen ihn, und das Landgericht Ansbach verwarf die dagegen eingelegte Berufung, indem es ausführte, daß der Angeklagte sich in Creglingen an der maßgeblichen Stelle nach den Wegeverhältnissen in Bayern hätte erkundigen müssen. Er wußte, daß er die Grenze überschreiten würde und mußte mit der Möglichkeit rechnen, auf eine gesperrte Straße zu kommen.

Ein fahrlässiges Verschulden auf seiten des Kraftwagenbesitzers nahm auch das Oberste Landesgericht an und wies die eingelegte Revision kostenpflichtig ab.

β) Unübersichtliche Straßen.

63. Befahren von unübersichtlichen Straßen.

Bei unübersichtlichen Straßen ist es Pflicht des Kraftfahrers, ganz besonders vorsichtig zu sein. Wie streng die Gerichte diese Bestimmung der „Grundzüge“ auslegen, das dürfte deutlich aus einer Gerichtsentscheidung, die sich mit dem Befahren einer Straßenkrümmung beschäftigt, hervorgehen.

Ein Automobilist war beschuldigt worden, auf verschneiter Straße zwischen einem überholten und einem in entgegengesetzter Richtung fahrenden Schlitten schnell hindurch gefahren zu sein. Das Schöffengericht verurteilte ihn, weil er zu schnell gefahren

Digitized by Google

sei, und weil er nicht rechtzeitig das Warnungssignal gegeben habe, zu 40 Mark Geldstrafe. In der hiergegen eingelegten Berufung wurde festgestellt, daß der Beschuldigte nicht mit zu großer Geschwindigkeit gefahren sei, auch das Warnungssignal rechtzeitig gegeben habe, welches allerdings bei dem starken Schellengeläut von den Schlittenführern nicht gehört wurde. Auf Grund dieser Beweisaufnahme verurteilte das Landgericht den Kraftwagenführer nicht wegen der ihm vom Schöffengericht zur Last gelegten Übertretungen der Polizeiverordnung, aber es fand, daß er eine andere Bestimmung derselben verletzt habe. Er hätte nämlich die an der betreffenden Stelle der Straße befindliche Wegkrümmung erst passieren dürfen, nachdem er sich überzeugt hatte, daß kein Fuhrwerk entgegenkomme. In diesem Falle hätte er es vermeiden können, zwischen den beiden Schlitten zu passieren. Der von dem Angeklagten verlangte Lokaltermin, sowie die Zuziehung von Sachverständigen wurde abgelehnt; die Revision beim Kammergericht hatte keinen Erfolg. Denn auch dieses nahm an, daß der Angeklagte die Straßenkrümmung erst passieren durfte, nachdem er sich davon überzeugt hatte, daß die Straße frei wäre.

γ) Fahren in geschlossenen Ortsteilen.

64. Geschwindigkeit in geschlossenen Ortsteilen.

Die „Grundzüge“ schreiben im § 17 bekanntlich vor, daß in „geschlossenen Ortsteilen“ nur mit einer Maximalgeschwindigkeit von 15 km gefahren werden

Digitized by Google

darf. Unter einem „geschlossenem Ortsteil“ versteht man im allgemeinen einen vollständig bebauten Teil einer Ansiedlung; daß aber die tatsächliche Feststellung, ob im gegebenen Falle gerade eine unter diesen Begriff fallende Siedelung passiert wird, für den Automobilisten große Schwierigkeiten hat, lehrt ein Verfahren, in welches der in Automobilkreisen allgemein geschätzte Herr Generalmajor Becker verwickelt wurde, als er gegen einen Strafbefehl wegen Schnellfahrens durch Wannsee Widerspruch erhob.

Er führte in der Verhandlung vor dem zuständigen Kriegsgericht aus, daß er durch den Ort Wannsee mit ca 12 km Geschwindigkeit gefahren sei; vorher sei er allerdings mit etwa 30 km gefahren. Der Gendarm, welcher die Anzeige erstattet hatte, bekundete, daß die Ortschaft Wannsee nicht, wie Herr Generalmajor Becker annehme, beim Reichsadler, sondern bereits bei dem sog. alten Gemeindehaus, einem weit vor Wannsee liegenden, einsamen Gebäude anfängt. Infolgedessen mußte das Kriegsgericht die Strafe bestätigen.

δ) Chausseegeldentrichtung.

65. Chausseegeldhinterziehung.

Da die Kraftfahrer vielfach in Berührung mit den zahlreichen, über unser Vaterland verstreuten Chausseegeldeinnahmestellen kommen, dürfte an dieser Stelle die Wiedergabe einer Entscheidung betr. Chausseegeldhinterziehung am Platze sein.

Zwei Automobilisten hatten auf der Straße von Schwarza nach Rudolstadt die Chausseegeldhebestelle, ohne daß sie dies bemerkten, passiert, und infolge-

Digitized by Google

dessen kein Chausseegeld erlegt. Sie erhielten deshalb ein Strafmandat, gegen welches sie gerichtliche Entscheidung verlangten. Der Staatsanwalt beantragte in der Verhandlung, die Angeklagten zu der zwölffachen Höhe des hinterzogenen Chausseegeldes, und zu dessen nachträglicher Entrichtung zu verurteilen. Auf Beschluß des Schöffengerichts wurde das Verfahren jedoch eingestellt und die Kosten der Staatskasse auferlegt. Die Gründe hierfür waren prozessualer Natur: Das Gericht erklärte, daß in dem Strafverfahren nicht die Verpflichtung zur Nachentrichtung des hinterzogenen Chausseegeldes ausgesprochen werden könne, ein Grundsatz, welchen das Reichsgericht in einem in Band 32, Seite 304, der Reichsgerichtsentscheidungen abgedruckten Urteil aufgestellt habe. Was den Antrag des Staatsanwaltes auf Verurteilung der Angeklagten anbetrifft, so könne diesem nicht stattgegeben werden, weil die Straftat verjährt sei. Eine Unterbrechung der Verjährung durch Handlungen des Chausseegeldeinnehmers könne das Gericht nicht annehmen.

ε) Wegeinstandhaltung.

66. Wegeinstandhaltungspflicht der Gemeinden.

Bei der großen Strenge, mit der die Automobilisten für jede Verletzung der verkehrspolizeilichen Vorschriften bestraft werden, und bei dem hohen Wert, den ihr Fahrzeug häufig repräsentiert, haben sie ein gutes Recht darauf, von den Gemeinden bzw. vom Fiskus zu verlangen, daß die Straßen in gutem Zustande erhalten werden, und daß etwa vorhan-

Digitized by Google

dene schlechte, den Verkehr gefährdende Stellen mit genügender Deutlichkeit gekennzeichnet werden.

Die Gerichte haben neuerdings vielfach diese von automobilistischer Seite erhobene Forderung als berechtigt anerkannt. Auch das Reichsgericht hat die Haftpflicht der Gemeinden ausgesprochen, wenn die Sicherheit von Personen durch den baulichen Zustand der durch den Gemeindebezirk führenden Straßen gefährdet ist. Ein Beispiel hierfür gibt das am 2. April 1907 gefällte Urteil (vgl. „Das Recht", IX, Seite 699), das zu Ungunsten einer Gemeinde ausfiel, die auf der Straße Schachtarbeiten hatte vornehmen lassen, ohne besondere Schutzmaßregeln zu treffen. Hierin sah das Reichsgericht ein schuldhaftes Außerachtlassen der verkehrserforderlichen Sorgfalt, wofür die betreffende Gemeinde die Verantwortung zu tragen habe.

In einem ähnlichen Falle erblickte das Oberlandesgericht Karlsruhe ein nach § 823 des Bürgerlichen Gesetzbuches die Haftpflicht begründendes Moment darin, daß eine Gemeinde, welche Wege ausbessern ließ, niemand damit betraute, dafür zu sorgen, daß die auszubessernden Stellen, bzw. die aufgestellten Geräte, kein Verkehrshindernis bildeten.

Das Urteil ist ausführlich in „Das Recht", XI, Seite 829 wiedergegeben.

b) Pflichten auf der Straße.

Vorsichtiges und rücksichtsvolles Fahren ist die Haupttugend des Kraftwagenführers. Der wirkliche Automobilist wird sich unter allen Umständen soweit beherrschen können, daß er nur dort, wo es

Digitized by Google

die Verhältnisse gestatten, seinen Motor alle Kräfte, die er besitzt, entwickeln läßt. Wo aber die Verkehrsverhältnisse ein mäßiges Tempo verlangen, wird er die Geschwindigkeit seines Fahrzeuges den jeweiligen Verhältnissen anzupassen verstehen; wenn es nötig ist, wird er Schritt fahren, ja selbst anhalten. Handelt es sich darum, ein unruhiges Pferd vorüber zu lassen, kann es außerdem notwendig werden, den Motor abzustellen, um das zur Unruhe des Pferdes wesentlich beitragende Geräusch zu beseitigen. Die äußerste Rücksicht in der Handhabung der Geschwindigkeit ist allen Kraftfahrern immer von neuem ans Herz zu legen, ebenso wie die Beachtung der Polizeivorschriften, welche die Überholung von Fahrzeugen, Signal- und Beleuchtungspflicht usw. regeln.

Die Stellung der Behörde zu diesen Punkten sei im folgenden erörtert.

a) Höhe der Fahrgeschwindigkeit.

Diejenige Bestimmung, welche die Automobilisten wohl am häufigsten in Konflikt mit den Polizeibehörden bringt, ist derjenige Teil des § 17, welcher vorschreibt, daß in geschlossenen Ortsteilen mit nicht mehr als 15 km Geschwindigkeit gefahren werden darf.

Wenn nun auch nicht bestritten werden soll, daß es noch immer viele Kraftfahrer gibt, welche sich Überschreitungen der erlaubten Geschwindigkeitsgrenze — die, nebenbei gesagt, bei weitem zu niedrig ist — zuschulden kommen lassen, so ist doch andererseits festzustellen, daß ein großer, ja vielleicht der größte Teil der Anzeigen, die von privater Seite oder

Digitized by Google

von übereifrigen Polizeibeamten eingehen, auf mehr oder weniger erheblichen Überschätzungen der wirklichen Geschwindigkeit beruhen. Sind Zeugenaussagen schon im allgemeinen infolge der Unzuverlässigkeit der menschlichen Sinnesorgane nicht immer einwandsfrei, wenn es sich um Feststellung von räumlichen, zeitlichen oder anderen einfachen Begriffen handelt, so wächst die Schwierigkeit der Beobachtung noch erheblich, wenn es sich um die Beurteilung einer Geschwindigkeit handelt, eines Begriffs, welcher eine Funktion von Raum und Zeit ist. Hierzu kommen noch die Schwierigkeiten, welche das Kraftfahrzeug vermöge seiner Besonderheiten bietet, nämlich die gleichmäßige Rotationsbewegung seiner Räder, die eine Vergleichung sehr erschwert, und die eigenartigen Geräusche des Motors, die durchaus nicht dann, wenn sich das Fahrzeug am schnellsten bewegt, am heftigsten sind. Die Motorgeräusche im besonderen rufen vielfach den falschen Eindruck einer großen Geschwindigkeit hervor, wie dies auch gerichtsseitig anerkannt wurde, vgl. Nr. 9 und 10 der vorliegenden Entscheidungen.

Da man nun bis jetzt, wie man vom Standpunkte der Automobilisten aus sagen muß, leider noch kein zuverlässiges Instrument hat, mit welchem die Geschwindigkeit vorüberfahrender Fahrzeuge einwandsfrei gemessen werden kann, sind die Polizeibehörden auf eigenartige Mittel verfallen, um die Geschwindigkeit der Motorfahrzeuge zu ermitteln. So wurde durch eine Verhandlung gegen einen Motorfahrer bekannt, daß zwei Gendarmen, die in zwei, 3 km voneinander entfernten Gasthäusern am Tele-

Digitized by Google

phon standen, sich gegenseitig vom Passieren von Kraftfahrern verständigten, um aus den so getroffenen Feststellungen die Geschwindigkeit zu berechnen.

Gewöhnlich wird die Geschwindigkeit in der Weise festgestellt, daß die Polizisten die Zeit ermitteln, in welcher ein Fahrzeug über ein vorher abgemessenes Stück Weges fährt, und zwar wird hierzu entweder die Taschenuhr oder im besten Falle die Stoppuhr benutzt. Unterschiede von wenigen Sekunden ergeben natürlich bei kurzen Entfernungen bereits auf die Stunde berechnet Differenzen von vielen Kilometern. Nichtsdestoweniger kommt es vor, daß Automobilisten beispielsweise Strafmandate erhielten, in denen ihnen mitgeteilt wurde, sie seien in 2 Minuten 50 Sekunden 925 m gefahren.

Ein Instrument, welches den Polizisten eine einwandsfreie Feststellung der Geschwindigßeit gestatten würde, wäre demnach mit Freuden zu begrüßen, da es allen willkürlichen und ungenauen Schätzungen ein Ende bereiten würde.

67. Unzuverlässige Geschwindigkeitsmessung.

Aus dem Vorstehenden folgt, daß Geschwindigkeitsermittelungen, welche mit unzureichenden Mitteln und von ungeschulten Leuten aufgenommen sind, immer unzuverlässig sind. Nichtsdestoweniger stützen die Gerichte auf solche Bekundungen häufig Verurteilungen. Ein typisches Beispiel hierfür bildet eine Verhandlung vor dem Landgericht München I gegen einen Chauffeur, der nach der Aussage des Gendarmen in 1 Minute 45 Sekunden 1000 m ge-

Digitized by Google

fahren, also die erlaubte Geschwindigkeitsgrenze wesentlich überschritten haben sollte. Die Verteidigung führte aus, daß die ganze 38 km lange Strecke in $2^1/_2$ Stunden, und zwar ganz besonders langsam durchfahren worden sei, weil es am fraglichen Tage stark geregnet hatte, und das Automobil keine Gleitschutzreifen besaß. Der Verteidiger verlangte die Vorladung eines Sachverständigen, der bekunden sollte, daß es ganz ausgeschlossen ist, unter Zuhilfenahme gewöhnlicher Taschenuhren zuverlässige Geschwindigkeitsmessungen vorzunehmen. Außerdem sei die abgemessene Strecke nicht 1000, sondern nur etwa 800 m lang gewesen. Trotz dieser Ausführungen kam der Gerichtshof zu einer Verurteilung des Angeklagten, da die Geschwindigkeit jedenfalls unerlaubt groß gewesen sei.

68. Unbewiesene Geschwindigkeitsüberschreitung.

Mit einiger Sicherheit ist gegen die Aussagen der Gendarmen auf eine Freisprechung nur in Fällen zu rechnen, die für den Automobilisten ganz besonders günstig liegen, wie dies z. B. auf eine Verhandlung zutraf, in der ein Gendarm behauptete, er habe mit seiner Taschenuhr die Zeit, während der ein Automobil 36 m gefahren sei, auf 4 Sekunden festgestellt, d. h. daß das Fahrzeug mit über 32 km Geschwindigkeit gefahren sei. Dieser Behauptung stand die Aussage eines Sachverständigen gegenüber, nach der bei der nachgewiesenermaßen eingeschalteten Geschwindigkeit höchstens 18 km mit dem betreffenden Fahrzeuge erreicht werden können,

Digitized by Google

wahrscheinlich aber noch langsamer gefahren worden sei. Bei dieser Sachlage glaubte das Gericht dem Angeklagten, daß er nur mit 12 km Stundengeschwindigkeit gefahren sei und sprach ihn frei.

Zu einer Freisprechung gelangte der Richter auch in einem Falle, in dem bewiesen werden konnte, daß das angeblich zu schnell gefahrene Automobil eben erst angelaufen war und deshalb an der fraglichen Stelle die behauptete Geschwindigkeit noch nicht erreicht haben konnte.

β) Langsames Fahren bzw. Anhalten.

Die polizeilichen Verordnungen machen es den Kraftfahrern zur Pflicht, in allen Fällen, in denen die Verkehrsverhältnisse dies erfordern, die Geschwindigkeit auf ein Minimum zu reduzieren bzw. anzuhalten. Dieser Vorschrift haben die Automobilisten nicht allein an unübersichtlichen Straßen- und Wegekrümmungen eingedenk zu sein, ein Fall, der bereits unter Nr. 63 Erwähnung gefunden hat, sondern auch überall dort, wo ein lebhafter Verkehr besteht; auch kann diese Bestimmung häufig bei der Begegnung mit scheuenden Pferden in Frage kommen.

69. Lebhafter Verkehr.

Eine wichtige Entscheidung, aus welcher hervorgeht, wie der Begriff „lebhafter Verkehr" auszulegen ist, wurde seinerzeit vom Kammergericht gefällt. Es heißt in dieser Entscheidung, daß es nicht darauf ankomme, ob an einer Straßenstelle gewöhnlich ein lebhafter Verkehr stattfindet, sondern daß ent-

Digitized by Google

scheidend sei, ob zu der Zeit, in der ein Kraftfahrzeug sich nähere, ein solcher Verkehr tatsächlich herrsche.

Die Schlußfolgerungen aus dieser Entscheidung ergeben sich von selbst.

70. Halten auf Anruf eines Fuhrwerkslenkers.

Ein Vorfall, bei welchem das Nichtanhalten auf Zuruf eines Kutschers für den betreffenden Automobilisten überaus böse Folgen hatte, möge, weil er sehr lehrreich ist, hier aufgeführt werden. Ein Kraftfahrer begegnete einem Fuhrwerk, dessen Kutscher ihn durch Winken zum Halten aufforderte. Dieser Aufforderung kommt der Automobilist auch nach, als er sieht, daß das Pferd anfängt, unruhig zu werden. Trotzdem geht das scheue Tier durch und wirft den Wagen um, wobei der Kutscher schwer verletzt wurde. Für dieses Unglück wurde der Automobilist verantwortlich gemacht und, weil er den ersten Wink des Kutschers nicht beachtet hatte, wegen vorsätzlicher Körperverletzung verurteilt. Die ihm zudiktierten drei Monate Gefängnis wurden allerdings im Gnadenwege in Festungshaft verwandelt.

γ) Motorabstellung.

Es ist selbstverständlich, daß der Kraftfahrer verpflichtet ist, den Motor seines Wagens abzustellen, wenn er längere Zeit zu halten beabsichtigt oder wenn anzunehmen ist, daß durch das Motorgeräusch die Nachbarschaft belästigt wird; ganz besonders gilt diese Verpflichtung, wenn in der Nähe einer Kirche während des Gottesdienstes Halt gemacht wird.

Digitized by Google

71. Motorabstellung bei Begegnung mit scheuenden Pferden.

Ferner ist der Automobilist in allen Fällen, in denen anzunehmen ist, daß durch die Abstellung des Motors Unglücksfälle verhindert werden können, hierzu verpflichtet, und die Nichtbeachtung dieser Pflicht kann Grund zu einer Verurteilung bieten. So wurde ein Monteur angeklagt, weil er bei der Begegnung mit einem scheuenden Pferde es unterließ, seinen Motor außer Tätigkeit zu setzen, obwohl er die Unruhe des Pferdes bemerkte. In diesem Verhalten, durch welches die Verletzung des Wagenlenkers verursacht wurde, wurde eine im Berufe begangene Körperverletzung (§ 230, Absatz 2 des Strafgesetzbuchs) gesehen, indem angenommen wurde, daß das Pferd nicht durchgegangen wäre, wenn es sich dem in Ruhe befindlichen Wagen gegenüber gesehen hätte.

δ) Ausweichen und Überholen von Kraftfahrzeugen.

72. Vorschriftsmäßiges Ausweichen.

Bekanntlich schreiben die polizeilichen Bestimmungen in Deutschland vor, daß das Überholen von Fahrzeugen links stattzufinden hat, und daß rechts auszuweichen ist. Daß man sich aber unter Umständen durch genaue Befolgung dieser Vorschrift strafbar machen kann, zeigt das folgende Ereignis.

Ein Kraftfahrer fuhr hinter einem Lastwagen her, dessen Pferd unruhig zu werden begann. Der Kutscher hielt und suchte seine Pferde zu beruhigen. Zufälligerweise kam in diesem Moment

Digitized by Google

ein Straßenbahnwagen, und da zwischen dem letzteren und dem Lastwagen hinreichend Platz war, versuchte der Automobilist langsam hindurchzufahren. Hierdurch wurden die scheuen Tiere zum Durchgehen gebracht, und der Automobilist wurde für den Schaden verantwortlich gemacht. Das Gericht vertrat in der Urteilsbegründung den Standpunkt, daß der Angeklagte richtigerweise links von dem entgegenkommenden Straßenbahnwagen hätte vorbeifahren sollen; in diesem Falle wären die Pferde nicht durchgegangen. Der Einwand des Verurteilten, er habe ja nicht links fahren dürfen, wurde für unzutreffend erklärt, denn die Polizeivorschriften gelten vernünftigerweise nur für den Regelfall und nicht dann, wenn ausnahmsweise gerade durch ihre Anwendung mit Wahrscheinlichkeit Unglück zu erwarten sei.

ε) Signalpflicht.

In einem früheren Abschnitte wurde bereits davon gesprochen, mit welcher Vorrichtung der Motorfahrer Warnungssignale abzugeben habe (vgl. Nr. 41 bis 44). Im folgenden soll nun nicht von dem Signalinstrument als solchem, sondern davon die Rede sein, wo und wie die Signalpflicht auszuüben ist. Im allgemeinen stehen die Gerichte auf dem Standpunkte, daß nicht genügendes Signalgeben eine Verletzung der Polizeivorschriften sei, andererseits kann ein zu starker Gebrauch der Huppe dem Automobilisten zum Unheil gereichen, wenn etwa hierdurch scheue Pferde durchgehen sollten. Wir werden schließlich auch sehen, daß unter gewissen Umständen das Signalgeben als ruhestörender Lärm aufgefaßt werden kann.

Digitized by Google

73. Signalpflicht an Straßenkreuzungen.

Die Polizeiverordnung enthält die Bestimmung, daß an Straßenkreuzungen Warnungssignale zu geben sind. Ein wegen Verstoßes hiergegen angeklagter Kraftwagenführer vertrat die Ansicht, daß diese Vorschrift nicht so aufzufassen sei, daß das Huppen unter allen Umständen notwendig sei, sondern daß die Huppe nur den gegebenen Verhältnissen entsprechend gebraucht werden müsse. Das Kammergericht erklärte diese Auffassung für nicht zutreffend. Der Verpflichtung zum Signalgeben sei vielmehr unter allen Umständen nachzukommen, und zwar vom Führer selber. Er könne sich nicht dadurch entlasten, daß er einen seiner Begleiter mit dem Signalgeben beauftragt habe.

74. Übermäßiger Gebrauch der Huppe.

Im Gegensatz hierzu sei auf eine Verhandlung hingewiesen, in welcher angenommen wurde, daß ein Unfall durch zu geräuschvolles Signalgeben verursacht worden sei; das Gericht kam in dieser Verhandlung zu einer Verurteilung des auf Schadenersatz verklagten Kraftwagenführers. Die gegen das Urteil eingelegte Berufung an das Oberlandesgericht und die Revision an das Reichsgericht wurden verworfen.

Interessieren wird an dieser Stelle auch das Mißgeschick, das einem Berliner Automobilfahrer in dem märkischen Städtchen Baruth widerfuhr. Als er gegen 11 Uhr abends dorthin gelangte, fand er rechts und links von der Hauptstraße eine größere Menge Buden,

Digitized by Google

welche für den am nächsten Tage stattfindenden Jahrmarkt hergerichtet waren. In der Besorgnis, daß aus den Buden jemand auf die Fahrstraße heraustreten könne, gab er wiederholt das Huppensignal. Da dieses von den Baruthern für das Feuerwehrsignal gehalten wurde, wurden viele Bewohner des Städtchens in ihrer Nachtruhe gestört. Die Folge war, daß der Automobilist ein Strafmandat über 15 Mark wegen ruhestörenden Lärms und groben Unfugs erhielt. In der Verhandlung vor dem Baruther Schöffengericht, welche der hiergegen eingelegten Berufung folgte, behauptete der Angeklagte, er habe nicht gewußt und auch nicht annehmen können, daß der Ton seiner Huppe dem Feuerruf der Stadt gleiche. Durch Unterlassen des Signalgebens hätte er sich ebenfalls strafbar machen können. Trotz dieser Ausführungen wurde die gegen ihn verfügte Geldstrafe bestätigt.

ζ) Beleuchtungspflicht.

75. Beleuchtungspflicht bei Mondschein.

Hinsichtlich der Beleuchtungspflicht dürfte ein Urteil des Kammergerichts von Bedeutung sein, in welchem von der Bestimmung, daß alle Fahrzeuge bei Dunkelheit mit einer hellbrennenden Laterne zu versehen sind, gesprochen wird. Ein Fahrer hatte in einer hellen Mondscheinnacht die Laternen nicht angezündet und war hierfür bestraft worden. Diese Bestrafung hatte jedoch nicht die Billigung des Landgerichts gefunden, weil die in Frage kommende Verordnung nur das tatsächliche Moment, daß wegen Dunkelheit Later

Digitized by Google

nenbeleuchtung notwendig sei, im Auge gehabt habe. Das vom Staatsanwalt angerufene Kammergericht hob jedoch das freisprechende Urteil auf, indem es annahm, daß in der Zeit, in der das Tageslicht fehle, also ungefähr eine Stunde nach Sonnenuntergang bis eine Stunde vor Sonnenaufgang, im Sinne der Polizeivorschrift Dunkelheit herrsche, und Fahrzeuge folglich auch bei Mondschein zu beleuchten seien.

η) Gefährdung von Eisenbahntransporten.

Besondere Vorsicht ist allen Automobilisten den Eisenbahntransporten gegenüber anzuraten, denn für Gefährdung derselben hat das Gesetz außerordentlich scharfe Strafbestimmungen vorgesehen.

76. Straßenbahnwagen als Eisenbahntransporte.

Es ist hierbei wichtig, daß nicht nur Eisenbahnen im engeren Sinne, sondern auch Straßenbahnwagen als Eisenbahntransporte im Sinne des Gesetzes gelten. Zum Beweis hierfür sei auf das unter Nr. 49 wiedergegebene Urteil hingewiesen und an die Verurteilung eines bekannten Automobilisten erinnert, der mit seinem Elektromobil bei geringer Fahrgeschwindigkeit einen Straßenbahnwagen streifte und hierfür wegen Eisenbahntransportgefährdung verurteilt wurde. In der beim Reichsgericht eingelegten Revision bemängelte er die Qualifikation des Straßenbahnwagens als Eisenbahn ohne Erfolg.

Ein anderer Automobilist wurde wegen Vergehens der fahrlässigen Eisenbahntransportgefährdung, welche er dadurch verursacht hatte, daß er entgegen den

Digitized by Google

straßenpolizeilichen Vorschriften falsch ausgewichen war, zu fünf Tagen Gefängnis, eventuell 20 Mark Geldstrafe, verurteilt.

77. Zertrümmerung einer Eisenbahnschranke.

Wie große Vorsicht am Platze ist, wenn man annehmen muß, daß man sich einem Eisenbahnübergange nähert, zeigt ein Unfall, welcher einem Kraftwagenführer auf der Fahrt von Geestemünde nach Bremen passierte. Er überfuhr in der Dunkelheit eine am Ende einer scharfen Kurve gelegene Bahnschranke, die er, da sie nicht hinreichend beleuchtet war, nicht bemerkt hatte. Die Bahnschranke fiel auf den Schienenkörper, glücklicherweise so, daß der ankommende Zug nicht behindert wurde. Trotzdem wurde der Führer des Wagens wegen Eisenbahntransportgefährdung zu 200 Mark Geldstrafe verurteilt, und zwar sah man sein Verschulden darin, daß er so schnell gefahren sei, daß er, als er die Schranke bemerkte, sein Fahrzeug nicht mehr zum Stehen bringen konnte. Durch die zertrümmerte Schranke wäre die Möglichkeit gegeben gewesen, daß Personen oder Fuhrwerke auf den Bahnkörper gelangen konnten, während der Zug den Straßenübergang passierte.

Das Reichsgericht verwarf, indem es ausdrücklich feststellte, daß die Fahrlässigkeit des Angeklagten in der großen Geschwindigkeit, mit der er gefahren sei, zu finden wäre, die von ihm eingelegte Revision.

Digitized by Google

VII. Haftpflicht.

Die Haftpflicht für die durch Automobile herbeigeführten Unglücksfälle kann eine strafrechtliche oder zivilrechtliche sein, je nachdem der Automobilist entweder zur strafrechtlichen Verantwortung gezogen wird, oder lediglich Ersatzansprüche wegen entstandenen Schadens gegen ihn geltend gemacht werden. Die Grundsätze, die für die strafrechtliche und privatrechtliche Verantwortlichkeit gelten, stimmen nicht in allen Punkten überein, doch werden sie im folgenden in der Weise nebeneinander behandelt werden, daß auf Unterschiede zwischen beiden besonders hingewiesen wird.

a) Haftung für eigenes Verschulden.

Eine Haftpflicht des Automobilisten tritt in der Regel nur dann ein, wenn ein Verschulden gegeben ist. Ein Verschulden liegt nach den Vorschriften des Strafrechts und des bürgerlichen Rechts stets vor, wenn der Kraftfahrer vorsätzlich oder fahrlässig gehandelt hat, d. h., wenn er den herbeigeführten Schaden entweder vorausgesehen hat oder doch bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen, pflichtgemäßen Sorgfalt hätte voraussehen müssen.

Ist der Schaden durch einen Zufall herbeigeführt, ohne daß ein Verschulden vorliegt, so wird den Automobilisten keine Haftpflicht treffen. Für den Zufall kommt eben niemand auf.

78. Zufall oder Verschulden?

Indes wird es nicht immer ganz leicht sein, die Grenze zu ziehen, an der der Zufall aufhört und

Digitized by Google

das Verschulden beginnt. Es ist nicht zu verkennen, daß unsere Gerichte den Begriff des Verschuldens sehr weit spannen. Ein Beispiel dafür bietet folgender, von dem Reichsgericht zu Ungunsten des Automobilisten entschiedener Fall.

Einem Motorfahrer, der ein Milchfuhrwerk passieren wollte, versagte beim Signalgeben die Huppe. Der Zuruf einiger in dem Automobil sitzender Damen blieb unbeachtet, sodaß das Pferd des Fuhrwerks scheute und dem Wagen einen Ruck gab, durch welchen die Insassen des Milchwagens hinausgeschleudert wurden.

Man sollte zunächst annehmen, daß in dem Versagen der Huppe ein Zufall liege, wie er jedem, auch dem sorgfältigsten Automobilfahrer passieren kann, und daß für diesen Zufall niemand verantwortlich gemacht werden könne. Das Reichsgericht entschied jedoch, daß, wenn auch bei nebligem Wetter die Huppen manchmal versagten, doch der Beklagte entweder gleich wirkungsvolle Signale hätte geben, oder auf das Überholen so lange hätte verzichten müssen, bis er diese seine Absicht dem Fahrer des Milchwagens genügend bemerkbar gemacht hatte.

79. Mangelnder Zusammenhang zwischen Verschulden und Schaden.

Zur Begründung der Haftpflicht des Automobilisten gehört jedoch nicht das Verschulden allein, vielmehr muß hinzukommen, daß der Schaden gerade durch dieses Verschulden verursacht ist, daß also der Schaden nicht eingetreten wäre, wenn

Digitized by Google

der Automobilfahrer sich ordnungsmäßig verhalten hätte.

Sehr lehrreich in dieser Beziehung ist eine Entscheidung des Oberlandesgerichts Frankfurt. In diesem Falle wurde festgestellt, daß der Beklagte an zwei Pferdegespannen, die vor einer Wirtschaft unbeaufsichtigt standen und dem heranfahrenden Automobil zugekehrt waren, in übermäßig schnellem Tempo vorübergefahren war; das Vordergespann scheute, ging mit seinem Wagen durch und veranlaßte hierdurch auch das zweite Gespann zum Durchgehen, welch' letzteres dann ein auf der Straße stehendes, dem ersten Gespann nachschauendes Kind überfuhr. In diesem Falle war es zweifellos, daß der Motorwagen die erlaubte Geschwindigkeit überschritten hatte. Trotzdem kam das Oberlandesgericht Frankfurt zu einer Freisprechung des Beklagten, weil es annahm, daß die Pferde auch dann durchgegangen sein würden, wenn sich das Automobil in der vorgeschriebenen Geschwindigkeitsgrenze gehalten hätte. Das Gericht hatte nämlich eine Lokalbesichtigung vorgenommen und bei dieser folgendes festgestellt: Die Gespanne, die wieder in derselben Lage aufgestellt wurden, wurden schon unruhig, sobald das Automobil sichtbar und das Fahrgeräusch hörbar wurde, obwohl das Automobil in erheblicher Entfernung war und sich langsam bewegte. Als das Automobil dann langsam näher kam, wurden die Pferde immer erregter und waren kaum zu bändigen.

Das Gericht nahm hiernach als erwiesen an, daß die Pferde auch bei Innehaltung der gestatteten Geschwindigkeit durchgegangen sein würden und

Digitized by Google

daß deshalb der Schaden nicht auf das an sich festgestellte Verschulden des Automobilisten zurückzuführen sei.

b) Haftung für fremdes Verschulden.

Neben der Haftung, die den Automobilisten für eigenes Verschulden trifft, kann sich nun weiter eine Haftung für fremdes Verschulden ergeben, nämlich diejenige Verantwortlichkeit, die eintritt, wenn nicht der Automobilführer selbst, sondern der Fahrgast verantwortlich gemacht wird. Natürlich haftet in solchen Fällen auch der Schuldige selbst. Aus praktischen Gründen wird jedoch vor seiner Haftung häufig die Frage in den Vordergrund treten, ob nicht auch der Automobilbesitzer, bez. der Fahrgast, verantwortlich gemacht werden könne, selbst wenn er an der schuldhaften Handlungsweise des Fahrers zunächst vollständig unbeteiligt ist.

80. Duldung zu schnellen Fahrens.

Diese Frage wurde in strafrechtlicher Hinsicht praktisch, als ein bekannter Automobilist angezeigt, aber von dem Schöffengericht München freigesprochen wurde, weil er selbst oder sein Chauffeur das Automobil vorschriftswidrig schnell gefahren habe. Das Landgericht München hob das freisprechende Urteil auf und verurteilte den Automobilisten. Es stellte den Grundsatz auf, die Auffassung, nur der Fahrer könne die polizeiliche Verordnung übertreten, sei zu eng und entspreche nicht dem Zweck der Vorschrift. Nach den Ausführungen des Landgerichts kann also eine Übertretung auch durch Duldung eines recht-

Digitized by Google

lich widrigen Verhaltens des Chauffeurs begangen werden, deshalb seien Eigentümer und Fahrer Mittäter im Sinne des Strafgesetzbuches.

81. Haftung des Fuhrwerkunternehmers.

Die Frage nach der privatrechtlichen Haftung des Eigentümers für das Verschulden seiner Angestellten ist unbedingt zu bejahen, soweit es sich um ein Vertragsverhältnis handelt. Wer z. B. eine Autodroschke genommen hat, kann für jeden Schaden, der ihm durch ein Verschulden des Fahrers zugefügt wird, den Eigentümer des Wagens verantwortlich machen, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob den Eigentümer selbst ein Verschulden trifft, denn bei der Erfüllung von Verbindlichkeiten, hat jeder für das Verschulden der Personen, deren er sich zur Erfüllung dieser Verbindlichkeiten bedient, im gleichen Maße einzustehen, wie für eigenes Verschulden.

82. Haftpflicht auf Grund des Transportvertrages.

Jedoch muß eine rechtlich wirksame Verbindlichkeit vorliegen, d. h. es muß eine Verpflichtung zu der Beförderung, bei der der Schaden entstanden, bestehen. Wer seinem Freunde seinen Wagen zur Verfügung stellt, erfüllt bei Vornahme der Autofahrt nicht eine rechtlich wirksame Verbindlichkeit, sondern lediglich eine gesellschaftliche Gefälligkeit. Wenn daher der Freund durch das Verschulden des Chauffeurs einen schweren Schaden erleidet, so kann er nicht unbedingt den Eigentümer des Wagens

Digitized by Google

für das Verschulden des Fahrers verantwortlich machen. Vielmehr würden in diesem Falle die allgemeinen Grundsätze der Haftpflicht Platz greifen, die für den Eigentümer des Wagens gelten. Für die unbedingte Haftung des Eigentümers wird also stets das Vorliegen eines Vertragsverhältnisses erforderlich, und zwar muß die positive Feststellung desselben gegeben sein. Das Oberlandesgericht Frankfurt hatte vor einigen Jahren eine Haftung in folgendem Falle (vgl. auch Nr. 19) festgestellt.

Im Oktober 1903 beteiligte sich eine bekannte Automobilfirma an einer in Deutschland unternommenen Zuverlässigkeitsfahrt. Mit Wissen und Willen dieser Firma beteiligte sich auch der Kläger in dem von der Firma gestellten Kraftwagen an der Fahrt, wie dies nicht selten seitens der Automobilfabriken in der Hoffnung auf einen Kauf des betreffenden Wagens geschieht. Auf der Fahrt erlitt nun der Kläger einen Unfall und verklagte die Firma auf Ersatz des ihm entstandenen Schadens, weil der Unfall durch ein Versehen des Vertreters der Firma verschuldet sei, und die Firma für dieses vertragliche Verschulden hafte. In der Tat erkannte das Oberlandesgericht Frankfurt eine solche vertragliche Haftung an, und zwar aus folgender Erwägung. Der Kläger hat mit Wissen und Willen der Beklagten die Fahrt in ihrem Automobil gemacht. Damit habe also die Beklagte den Transport des Klägers übernommen. Dies sei allerdings unentgeltlich geschehen, aber doch insofern nicht uneigennützig, als die Beklagte auf den Kauf

Digitized by Google

des Automobils durch den Kläger rechnete. Damit aber sei ein Vertragsverhältnis nach Art des Werkvertrags zwischen den Parteien begründet worden.

Mit Recht ist der Revision gegen dieses Urteil vom Reichsgericht stattgegeben worden. Die bloße Tatsache, daß der Kläger in dem Automobil der Beklagten befördert worden ist und der Umstand, daß die Beklagte aus dieser Beförderung Vorteil zu ziehen hoffte, reichen zur Feststellung eines Vertragsverhältnisses nicht aus. Vielmehr müßten bestimmte tatsächliche Momente angegeben werden, aus denen sich das Vorliegen eines Vertragsverhältnisses in juristischem Sinne ergibt; an diesen fehlte es aber im vorliegenden Falle.

83. Haftung bei Gesellschaftsfahrten.

Ebenso schwierig wie die Bestimmung der Personen, die die Haftpflicht trifft, ist gelegentlich die Feststellung derjenigen Personen, von denen die Haftpflicht geltend gemacht werden kann. Insbesondere frägt es sich, inwieweit der Eigentümer des Automobils von dessen Insassen verantwortlich gemacht werden kann, wenn nur einer derselben den Wagen gemietet hat, also nur einer von diesen in ein Vertragsverhältnis mit dem Eigentümer getreten ist.

Grundsätzlich ist hier zu sagen, daß die unbedingte vertragliche Haftung in der Tat nur soweit stattfindet, wie ein Vertragsverhältnis begründet ist. Wenn also der Ehemann mit Frau und Kindern eine Automobilfahrt unternimmt, so wird der Automobilverleiher zwar dem Ehemann aus dem Vertrags-

Digitized by Google

verhältnis, also unbedingt, dagegen der Frau und den Kindern nur nach allgemeinen Grundsätzen, also nur, falls er nicht die erforderliche Sorgfalt nachweisen kann, verantwortlich sein.

Jedoch ist hierbei zu beachten, daß sehr wohl die Miete des Wagens formell nur von einem der Insassen ausgehen kann, trotzdem aber auch die andern Insassen sich als Mitkontrahenten darstellen können. Eine Entscheidung in diesem Sinne hat das Reichsgericht vor einigen Jahren getroffen. In dem fraglichen Falle war die Klägerin auf einer Vergnügungsfahrt verunglückt, die sie mit anderen Personen in einem dem Beklagten gehörigen und von ihm gemieteten Motorwagen machte. Der Beklagte wandte zunächst ein, daß nicht die Klägerin, sondern eine ihrer Bekannten, die gleichfalls an der Fahrt teilnahm, den Vertrag abgeschlossen habe. Demgegenüber wurde von dem Reichsgericht ausgeführt, daß zwar die Bestellung nicht von der Klägerin ausgegangen sei, daß sie die Bestellung aber in der Absicht, und zwar in der dem Beklagten erkennbaren Absicht getan habe, ein Vertragsverhältnis zwischen dem Beklagten und allen Teilnehmern der Fahrt zu begründen. Dies habe der Beklagte nach den Umständen des Falles auch erkannt und er habe sich sämtlichen Teilnehmern verpflichten wollen, womit das Vertragsverhältnis der Parteien tatsächlich festgestellt sei.

84. Sorgfalt bei Auswahl des Chauffeurs.

Die allgemeine Haftung des Automobilisten gegenüber dritten Personen, von der nunmehr zu sprechen

Digitized by Google

ist, stellt den Grundsatz auf, daß der Eigentümer prinzipiell für jedes Verschulden des Wagenführers haftet.

Ihm ist jedoch der Nachweis gestattet, daß er bei der Auswahl des Führers, bei der Beschaffung der erforderlichen Gerätschaften und Vorrichtungen, sowie endlich bei der Leitung, soweit diese ihm nach den Vorschriften des Verkehrs obliegt, die erforderliche Sorgfalt beobachtet hat. Weist der Automobilist nach, daß ihn in allen diesen Beziehungen kein Verschulden trifft, so ist er — bis jetzt — von jeder Haftung frei. Freilich wird auch in diesen Fällen die Abgrenzung des Verschuldens nicht geringe Schwierigkeiten machen, und es ist auch hier nicht zu verkennen, daß die dem Automobilverkehr im ganzen nicht sehr geneigte Rechtsprechung auf dem Gebiete der Haftpflicht eine möglichst weitgehende Ausdehnung des Schuldbegriffes auch in dieser Form anstrebt.

Relativ leicht wird sich feststellen lassen, ob der Eigentümer bei der Auswahl des Chauffeurs sorgfältig gehandelt hat. Man wird sagen können, daß sich der Automobilist in der Regel auf das Befähigungsattest und auf Zeugnisse, zu denen eventuell noch eine persönliche Information tritt, verlassen kann. Immerhin wird jedoch auch während des Dienstes eine gelegentliche Kontrolle erforderlich sein. Namentlich aber ist es Pflicht des Automobilisten, ungünstige Mitteilungen, die er etwa über seinen Fahrer erhält, zu prüfen und zu verwerten, denn wenn er dieses unterläßt, könnte er sich nicht dem Vorwurf entziehen, bei der Auswahl

Digitized by Google

der von ihm bestellten Person die erforderliche Sorgfalt vernachlässigt zu haben.

85. Haftung des mitfahrenden Automobilbesitzers für seinen Chauffeur.

Auf große Schwierigkeiten stößt die Feststellung, wie weit den Eigentümer, wenn er in dem von seinem Chauffeur gelenkten Wagen fährt, eine Verantwortlichkeit wegen mangelnder Leitung trifft. Die Rechtsprechung ist in dieser Beziehung nicht konsequent nnd hat die Grenzen nach dieser Richtung bald enger, bald weiter gezogen.

Von dem Landgericht Wiesbaden wurde ein Automobilist freigesprochen, dessen Chauffeur ein auf der Chaussee befindliches Kind überfahren hatte. Der erste Richter stellte fest, daß zwar der Chauffeur fahrlässig gehandelt habe, weil es seine Pflicht gewesen wäre, langsam zu fahren, sobald er das Kind auf der Landstraße erblickte; dagegen konnte dem Automobilbesitzer selbst ein Verschulden nicht nachgewiesen werden. Dieses Urteil wurde auch vom Reichsgericht bestätigt.

Dagegen wurde die strafrechtliche Verantwortlichkeit des Eigentümers festgestellt in dem Falle eines bekannten Berliner Rechtsanwalts.

Dieser hatte zwar bei der Auswahl seines Chauffeurs die größtmöglichste Sorgfalt beobachtet, hatte insbesondere vor dessen Engagement sich bei dem früheren Chef in fast ängstlicher Weise nach der Qualifikation des Chauffeurs erkundigt. Der Rechtsanwalt hatte auch, wie festgestellt wurde, noch während der Fahrt den Chauffeur wiederholt zur

Digitized by Google

Beobachtung der größten Sorgfalt ermahnt. Trotzdem wurde er verurteilt, weil das Gericht annahm, die Geschwindigkeit des Automobils sei eine zu große gewesen und er als Eigentümer und Insasse des Wagens hätte auf entsprechende Verminderung der Geschwindigkeit hinwirken können und müssen.

Es ist zweifellos, daß dieses vom Reichsgericht bestätigte Urteil die Grenzen der strafrechtlichen Verantwortlichkeit in einer gefährlichen Weise ausdehnt und geeignet ist, in den Kreisen der Automobilisten eine nicht unbegründete Beunruhigung hervorzurufen.

Übrigens ist, wie noch hervorgehoben werden mag, der Automobilist bezüglich seiner strafrechtlichen Verantwortlichkeit günstiger gestellt als hinsichtlich seiner zivilrechtlichen, denn während dem angeklagten Automobilisten vor dem Strafrichter nachgewiesen werden muß, daß ihn ein Verschulden an dem Unfall treffe, ist es vor dem Zivilrichter Sache des wegen Schadensersatzes belangten Automobilisten, darzutun, daß ihn kein Verschulden an dem die Haftpflicht herbeiführenden Unfall treffe.

86. Haftung des Fahrgastes.

Besonderes Interesse hat schließlich die Frage hervorgerufen, ob denn auch der Fahrgast einer Automobildroschke für das Verschulden des Kutschers verantwortlich gemacht werden könne. Diese Frage ist für viele Fälle zu bejahen und ist gelegentlich auch schon von den Gerichten in diesem Sinne ent-

Digitized by Google

schieden worden. Selbstverständlich werden aber tatsächlich die Pflichten des Fahrgastes geringere sein als die des Kutschers.

Wer als Fahrgast eine „Bedag"-Droschke besteigt, braucht sich von dem Fahrer natürlich nicht dessen Papiere vorlegen zu lassen, um seine Qualifikation zu prüfen. Wenn er sich aber z. B. einem betrunkenen Kutscher anvertraut, der auf der Fahrt alles mögliche Unheil anrichtet, so könnte sehr wohl der Fahrgast wegen Nachlässigkeit in der Auswahl verantwortlich gemacht werden.

Wie in der Auswahl, kann ihm aber auch in der Leitung unter Umständen ein Verschulden zur Last fallen; der Fahrgast eines gemieteten Automobils wurde für ein, durch zu schnelles Fahren verursachtes Unglück deshalb haftpflichtig gemacht, weil er den Fahrer durch die Hoffnung auf ein Trinkgeld zu schnellem Fahren angespornt hatte. Das Kammergericht erkannte in diesem Falle ausdrücklich an, daß auch der Fahrgast eine bestimmte Sorgfalt während der Fahrt zu beobachten hat. Wenn er auch im allgemeinen die technische und polizeiliche Prüfung und Konzession des Fahrers voraussetzen könne und sich nicht darum zu kümmern brauche, ob dieser die polizeilichen Vorschriften für den Verkehr auf öffentlichen Straßen und Wegen befolge und die zur Vermeidung von Unglücksfällen erforderliche Vorsicht walten lasse, so sei es doch seine auf allgemeiner Rechtsvorschrift beruhende Pflicht, wenn er eine bestimmte Gefahr erkenne, in geeigneter Weise zu deren Vermeidung auf den Wagenlenker einzuwirken. Er habe die Macht dazu,

Digitized by Google

da das betreffende Fahrzeug sich seinen Wünschen gemäß in Bewegung befinde.

* * *

Es mag zum Schluß noch darauf hingewiesen werden, daß nach der Strömung der Gesetzgebung die eingeschränkte Haftpflicht voraussichtlich demnächst einer stärkeren Haftung wird Platz machen müssen. Das neue Automobilgesetz wird dem Kraftwagenfahrer und -besitzer zweifellos neue, schwerere Pflichten und Lasten auferlegen.

Wird es ihm auch neue Rechte bringen?

Digitized by Google

Anhang.

I. Vorschriften über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen

für Preußen und die deutschen Bundesstaaten
giltig vom 1. Oktober 1906.

Polizei-Verordnung betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

Nach einer unter den Bundesregierungen getroffenen Verständigung werden für den nicht an Bahngleise gebundenen Verkehr der durch elementare Triebkraft bewegten Fahrzeuge — Kraftwagen und Krafträder — auf öffentlichen Wegen und Plätzen folgende Vorschriften erlassen, und zwar in Preußen auf Grund der §§ 137 und 139 des Gesetzes über die allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883 (G. S. S. 195), sowie der §§ 6, 12 und 15 des Gesetzes über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 (G. S. S. 265), im übrigen auf Grund des § 366 Ziffer 10 des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich und der landespolizeilichen Gesetze.

Die Verordnung ist erlassen worden für die Provinz Westfalen durch Verfügung vom 7. September 1906, für die Rheinprovinz vom 1. September 1906, für Schlesien vom 4. September 1906, für Württemberg vom 13. Juli 1906 u. s. f., gleichlautend auch für die übrigen Provinzen und Bundesstaaten.

Digitized by Google

A. Allgemeine Vorschriften.

§ 1.

Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sinngemäß die den Verkehr von Fuhrwerken oder von Fahrrädern auf öffentlichen Wegen und Plätzen regelnden polizeilichen Vorschriften, sofern nicht nachfolgend andere Bestimmungen getroffen werden.

Auf Kraftfahrzeuge, welche für den öffentlichen Fuhrbetrieb verwendet werden, sowie auf die Führer dieser Fahrzeuge finden neben den nachstehenden Vorschriften die allgemeinen Bestimmungen über den Betrieb der Droschken, Omnibusse und sonstigen dem öffentlichen Transportgewerbe dienenden Fuhrwerke Anwendung.

Fahrzeuge, die aus einem Kraftrad und einem damit fest oder mittels Kuppelung verbundenen besonderen Sitze auf eigenem Rade oder eigenen Rädern seitlich neben dem Kraftrade bestehen, gelten als Kraftwagen im Sinne dieser Vorschriften.

Auf Straßenlokomotiven und schwere Vorspannmaschinen finden die nachstehenden Vorschriften keine Anwendung.

B. Das Kraftfahrzeug.

a) Beschaffenheit und Ausrüstung.

§ 2.

Die Kraftfahrzeuge müssen betriebssicher und insbesondere so gebaut, eingerichtet und ausgerüstet sein, daß Feuers- und Explosionsgefahr, sowie eine Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch Geräusch, durch Entwickelung von Rauch oder Dampf oder durch üblen Geruch möglichst ausgeschlossen ist. Die Vorrichtung zum Auspuffen des Dampfes oder der Gase muß an einer möglichst wenig sichtbaren Stelle angebracht sein.

Digitized by Google

Die Radkränze dürfen nicht mit Unebenheiten versehen sein, welche geeignet sind, die Fahrbahn zu schädigen.

§ 3.

Jedes Fahrzeug muß versehen sein:

1. mit einer kräftigen Lenkvorrichtung, welche gestattet, sicher und rasch auszuweichen und in einem möglichst kleinen Bogen zu wenden;
2. mit zwei voneinander unabhängigen Bremseinrichtungen, von denen mindestens die eine unmittelbar auf die Triebräder oder auf Bestandteile, die mit den Rädern fest verbunden sind, wirken, und von denen jede für sich geeignet sein muß, den Lauf des Fahrzeuges sofort zu hemmen und es auf die kürzeste Entfernung zum Stehen zu bringen;
3. mit einer Vorrichtung, die beim Befahren größerer Steigungen die unbeabsichtigte Rückwärtsbewegung verhindert;
4. mit einer eintonigen Huppe zum Abgeben von Warnungszeichen;
5. nach eingetretener Dunkelheit und bei starkem Nebel mit mindestens zwei, an den Seiten in gleicher Höhe angebrachten, hellbrennenden Laternen mit farblosem Glase, welche den Lichtschein derart auf die Fahrbahn werfen, daß diese auf mindestens 20 m vor dem Fahrzeuge von dem Führer übersehen werden kann. Übermäßig stark wirkende Scheinwerfer dürfen nicht verwendet werden.

Für Krafträder gelten Ziffer 2 und 5 mit der Einschränkung, daß eine wirksame Bremsvorrichtung und eine Laterne der bezeichneten Art genügt; Ziffer 3 findet auf solche Fahrzeuge keine Anwendung.

Digitized by Google

Jeder Kraftwagen, dessen Eigengewicht 350 kg übersteigt, muß so eingerichtet sein, daß er mittels des Motors vom Führersitz aus in Rückwärtsgang gebracht werden kann.

Die Griffe zur Bedienung des Motors und der in Abs. 1 bis 3 angeführten Einrichtungen müssen so angebracht sein, daß der Führer sie, ohne sein Augenmerk von der Fahrtrichtung abzulenken, leicht und auch im Dunkeln ohne Verwechslungsgefahr handhaben kann.

Jedes Kraftfahrzeug muß mit einem Schilde versehen sein, welches die Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat, die Anzahl der Pferdekräfte des Motors und das Eigengewicht des Fahrzeugs angibt.

b) Inbetriebnahme.

§ 4.

Wenn ein Kraftfahrzeug in Betrieb genommen werden soll, hat der Eigentümer hiervon der zuständigen Polizeibehörde seines Wohnortes eine schriftliche Anzeige zu erstatten, in welcher anzugeben sind:

1. Name, Stand und Wohnort des Eigentümers,
2. die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat.
3. die Bestimmung des Fahrzeugs (Personen- oder Lastfahrzeug),
4. die Betriebsart,
5. die Anzahl der Pferdekräfte,
6. das Eigengewicht des Fahrzeugs,
7. für Lastkraftwagen das Höchstgewicht der Ladung,

Der Anzeige ist das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen beizufügen, das die Richtigkeit der Angaben unter 4 bis 7, sowie ferner bestätigt, daß das Fahrzeug den nach dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen genügt.

Digitized by Google

Das Gutachten hat der Anzeigende auf seine Kosten zu beschaffen. An Stelle dieses Nachweises kann von der Landespolizeibehörde eine amtliche Prüfung auf Kosten des Anzeigenden vorgeschrieben werden.

Änderungen hinsichtlich der Punkte 1, 3 und 4, sowie wesentliche Änderungen hinsichtlich der Punkte 5 bis 7 sind in gleicher Weise anzuzeigen. Eine Änderung des Wohnorts des Eigentümers ist der Polizeibehörde des neuen Wohnorts unter Vorlegung der Bescheinigung (§ 5 Abs. 2) anzuzeigen.

Die zuständige Landespolizeibehörde ist befugt, auf Antrag einer Firma, deren Sitz sich im Bezirke der Behörde befindet, nach einer auf Kosten der Firma vorgenommenen Prüfung eine Bescheinigung darüber zu erteilen, daß eine fabrikmäßig gefertigte Gattung eines Kraftfahrzeugs den nach Maßgabe dieser Verordnung zu stellenden Anforderungen genügt. Bei der Veräußerung eines Kraftfahrzeugs, das einer derart zugelassenen Gattung angehört, kann die Firma dem Abnehmer eine mit laufender Nummer versehene Ausfertigung der Bescheinigung, die auch die Richtigkeit der im Abs. 1 unter 4 bis 7 vorgeschriebenen Angaben bestätigen muß, mit der Wirkung verabfolgen, daß sie das in Abs. 2 geforderte Gutachten ersetzt. Diese Bestimmung gilt für alle von einer deutschen Zentral- oder Landespolizeibehörde ausgestellten Bescheinigungen über die vorschriftsmäßige Beschaffenheit einer Gattung.

c) Polizeiliche Kennzeichnung.

§ 5.

Die Zulassung des Kraftfahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen ist von der Polizei-

Digitized by Google

behörde (vergl. § 4, Satz 1) abzulehnen, wenn den Vorschriften des § 4 nicht entsprochen ist.

Im Falle der Zulassung hat die Polizeibehörde das Kraftfahrzeug in eine Liste einzutragen. Demnächst ist das Fahrzeug mit einem polizeilichen Kennzeichen (§ 7) zu versehen. Die Angabe der Erkennungsnummer erfolgt durch die nach § 4 Abs. 1 zuständige Behörde. Der Antragsteller erhält über die Zulassung und die Eintragung des Kraftfahrzeugs und die Zuteilung des Kennzeichens eine Bescheinigung nach beiliegendem Muster 2 (S. 139.) Die Bescheinigung ist in Urschrift oder beglaubigter Abschrift bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen mitzuführen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Bei Verlegung des Wohnorts des Eigentümers in einen Bezirk, in dem die Kraftfahrzeuge mit anderen Buchstaben oder römischen Ziffern (§ 7 Abs. 1) gekennzeichnet werden, ist das Fahrzeug mit einem Kennzeichen des neuen Bezirks zu versehen und auf Grund der vorgelegten Bescheinigung eine neue auszustellen.

§ 6.

Vorbehaltlich der Vorschrift im § 29 muß jedes auf öffentlichen Wegen und Plätzen verkehrende Kraftfahrzeug das polizeiliche Kennzeichen tragen.

§ 7.

Das von der Polizeibehörde (vergl. § 4 Satz 1) zuzuteilende Kennzeichen besteht aus einem (oder mehreren) Buchstaben (oder römischen Ziffern) zur Bezeichnung des Bundesstaats (oder engeren Verwaltungsbezirks) und aus der Erkennungsnummer, unter welcher das Fahrzeug in die polizeiliche Liste (§ 5) eingetragen ist. Das Kennzeichen ist an der Vorderseite und an der Rückseite des Fahrzeugs nach

Digitized by Google

außen hin an leicht sichtbarer Stelle anzubringen. Bei Krafträdern kann die Polizeibehörde (vergl. § 4 Satz 1) aus besonderen, aus der Bauart des Fahrzeugs sich ergebenden Gründen von der Anbringung des zweiten Kennzeichens absehen und demgemäß zulassen, daß nur ein Kennzeichen an der Vorderseite oder an der Rückseite angebracht wird.

Das vordere Kennzeichen ist in schwarzer Balkenschrift auf weißem, schwarz gerandetem Grunde auf die Wandung des Fahrzeugs oder auf eine rechteckige Tafel aufzumalen, die mit dem Fahrzeuge durch Schrauben, Nieten oder Nägel fest zu verbinden ist. Die Buchstaben (oder die römischen Ziffern) und die Nummer müssen in eine Reihe gestellt und durch einen wagerechten Strich voneinander getrennt werden. Die Abmessungen betragen: Randbreite mindestens 10 mm, Schrifthöhe 75 mm bei einer Strichstärke von 12 mm, Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und vom Rande 20 mm, Stärke des Trennungsstriches 12 mm, Länge des Trennungsstriches 25 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes 115 mm. (Muster 3) Seite 140).

Bei dem an der Rückseite des Fahrzeugs mittels Schrauben, Nieten oder Nägel fest anzubringenden Kennzeichen sind die Buchstaben (römischen Ziffern) und die Nummer auf einer viereckigen weißen schwarzgerandeten Tafel in schwarzer Balkenschrift auszuführen. Die Tafel kann Bestandteil einer Laterne sein (vergl. § 10). Die Buchstaben (römischen Ziffern) müssen über der Nummer stehen. Die Abmessungen betragen: Randbreite mindestens 10 mm, Schrifthöhe 100 mm bei einer Strichstärke von 15 mm, Abstand zwischen den einzelnen Zeichen und vom Rande 20 mm, Höhe der Tafel ausschließlich des Randes 260 mm. (Muster 4) (S. 140). Bei Kraftzweirädern ist auf der

Digitized by Google

Rückseite auch eine sechseckige Tafel (Seite 140), zulässig. Im Falle des § 10 Abs. 1 Satz 2 kann das hintere Kennzeichen auch auf die Wandung des Fahrzeugs aufgemalt werden.

§ 8.

Die Kennzeichen müssen mit dem Dienststempel der Polizeibehörde (vergl. § 4 Satz 1) versehen sein.

§ 9.

Die Kennzeichen dürfen nicht zum Umklappen eingerichtet sein; sie dürfen niemals verdeckt sein und müssen stets in lesbarem Zustand erhalten werden. Der untere Rand des vorderen Kennzeichens darf nicht weniger als 20 cm, der des hinteren nicht weniger als 45 cm vom Erdboden entfernt sein.

§ 10.

Während der Dunkelheit und bei starkem Nebel ist das hintere Kennzeichen durchscheinend so zu beleuchten, daß es deutlich erkennbar ist. An Stelle der durchscheinenden Beleuchtung kann die Polizeibehörde (vergl. § 4 Satz 1) eine Beleuchtung von außen zulassen, sofern der Leuchtkörper oberhalb der Tafel angebracht ist und die Erkennbarkeit des Kennzeichens dadurch nicht beeinträchtigt wird. Die Beleuchtungsvorrichtung muß so eingerichtet sein, daß sie weder vom Sitze des Führers noch vom Innern des Wagens aus abgestellt werden kann.

Bei Krafträdern kann die Polizeibehörde (vergl. § 4, Satz 1) auf Antrag von einer Beleuchtung des Kennzeichens absehen.

§ 11.

Der Verlust oder das Unbrauchbarwerden eines Kennzeichens muß der Zuteilungsstelle sofort angezeigt werden.

Digitized by Google

Tritt der Verlust oder das Unbrauchbarwerden an einem Orte ein, von dem aus die Zuteilungsstelle ohne Zeitverlust nicht erreicht werden kann, so genügt die Anzeige an die nächste für die Zuteilung von Kennzeichen zuständige Behörde, die in derartigen Fällen das erneuerte Kennzeichen mit dem Dienststempel zu versehen, und, daß dies geschehen, in der Bescheinigung (§ 5 Abs. 2) ersichtlich zu machen hat.

§ 12.

Die Anbringung mehrerer verschiedener Kennzeichen ist unzulässig.

§ 13.

Bei Ausstellungen von Kraftfahrzeugen können von der zuständigen Landes-Polizeibehörde Ausnahmen von den Vorschriften der §§ 7, 10 mit der Maßnahme zugelassen werden, daß für die an der Veranstaltung teilnehmenden Kraftfahrzeuge die Führung eines besonderen Kennzeichens vorgeschrieben wird, dessen Beschaffenheit im Einzelfalle von dieser Behörde festzusetzen ist. Soweit es sich um Kraftfahrzeuge handelt, die bereits in die polizeiliche Liste eingetragen und mit einem Kennzeichen versehen sind, muß dies Kennzeichen auch während der Ausstellung weitergeführt werden.

C. Der Führer des Kraftfahrzeugs.

a) Eigenschaften des Führers.

§ 14.

Das Führen von Kraftfahrzeugen ist nur solchen Personen gestattet und darf nur solchen Personen überlassen werden, die mit den Einrichtungen und der Bedienung des Fahrzeugs völlig vertraut sind und sich hierüber durch ein von einer sachverständigen Behörde

Digitized by Google

oder einer behördlich anerkannten Stelle ausgestelltes Zeugnis ausweisen können. Das Zeugnis ist der Polizeibehörde des Wohnorts des Führers zur Kenntnisnahme vorzulegen und von dieser, sofern gegen die Zuverlässigkeit und Befähigung der betreffenden Person Bedenken nicht bestehen, mit einem hierauf bezüglichen Vermerke zu versehen. Der Führer hat das Zeugnis bei sich zu führen und auf Verlangen den zuständigen Beamten vorzuzeigen.

Personen unter 18 Jahren ist das Führen von Kraftfahrzeugen, insbesondere auch von Krafträdern, nicht gestattet. Ausnahmen können von der Polizeibehörde (§ 4 Abs. 1) mit Zustimmung des gesetzlichen Vertreters zugelassen werden.

b) Besondere Pflichten des Führers.

§ 15.

Der Führer ist dafür verantwortlich, daß das Kraftfahrzeug mit den nach dieser Verordnung vorgeschriebenen Vermerken und polizeilichen Kennzeichen versehen ist, daß es in vorgeschriebener Weise beleuchtet ist, sowie dafür, daß bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen die durch § 5 Abs. 2 vorgeschriebene Bescheinigung mitgeführt wird.

Der Führer ist verpflichtet, sich vor der Fahrt davon zu überzeugen, daß das Fahrzeug in ordnungsmäßigem Zustande ist und daß seine maschinellen sowie die in § 3 vorgeschriebenen Einrichtungen gut wirken.

§ 16.

Der Führer ist zu besonderer Vorsicht in Leitung und Bedienung seines Fahrzeugs verpflichtet. Auch nach Antritt der Fahrt hat er dafür Sorge zu tragen,

Digitized by Google

daß eine Belästigung von Personen und Gefährdung von Fuhrwerken durch Entwicklung von Rauch oder Dampf oder durch üblen Geruch möglichst ausgeschlossen bleibt. Er darf von dem Fahrzeuge nicht absteigen, solange es in Bewegung ist, und darf sich von ihm nicht entfernen, solange der Motor angetrieben ist. Auch muß er, falls er sich von dem Fahrzeug entfernen will, die nötigen Vorkehrungen treffen, daß kein Unbefugter den Motor antreiben kann. Bei längerem Halten hat er den Motor abzustellen.

Auf den Haltruf oder das Haltzeichen eines als solcher kenntlichen Polizeibeamten hat der Führer sofort anzuhalten. Zur Kenntlichmachung eines Polizeibeamten ist auch das Tragen einer Dienstmütze ausreichend.

§ 17.

Die Fahrtgeschwindigkeit ist jederzeit so einzurichten, daß Unfälle und Verkehrsstörungen vermieden werden.

Jedenfalls darf innerhalb geschlossener Ortsteile die Fahrgeschwindigkeit das Zeitmaß eines im gestreckten Trabe befindlichen Pferdes — etwa 15 km in der Stunde — nicht überschreiten. Außerhalb geschlossener Ortsteile darf sie, wenn übersichtliche Wege befahren werden, insoweit erhöht werden, als der Führer in der Lage bleibt, unter allen Umständen seinen Verpflichtungen Genüge zu leisten.

Auf unübersichtlichen Wegen, insbesondere nach Eintritt der Dunkelheit oder bei starkem Nebel, beim Einbiegen aus einer Straße in die andere, bei Straßenkreuzungen, bei scharfen Straßenkrümmungen, bei der Ausfahrt aus Grundstücken, die an öffentlichen Wegen liegen und bei der Einfahrt in solche Grundstücke, bei der Annäherung an Eisenbahnübergänge in Schienenhöhe, ferner beim Passieren enger Brücken und Tore

Digitized by Google

sowie schmaler oder abschüssiger Wege, sowie da, wo die Wirksamkeit der Bremsen durch die Schlüpfrigkeit des Weges in Frage gestellt ist, endlich überall da, wo ein lebhafter Verkehr stattfindet, muß langsam und so vorsichtig gefahren werden, daß das Fahrzeug nötigenfalls sofort und jedenfalls auf eine Wegestrecke von höchstens 5 m, zum Halten gebracht werden kann.

§ 18.

Der Führer hat entgegenkommende, zu überholende, in der Fahrtrichtung stehende oder die Fahrtrichtung kreuzende Menschen, sowie die Führer von Fuhrwerken, Reiter, Radfahrer, Viehtreiber usw. durch deutlich hörbares Warnungszeichen rechtzeitig auf das Nahen des Kraftfahrzeugs aufmerksam zu machen.

Auch an unübersichtlichen Stellen (§ 17 Abs. 3) ist Warnungszeichen zu geben.

Das Abgeben von Warnungszeichen ist sofort einzustellen, wenn Pferde oder andere Tiere dadurch unruhig oder scheu werden.

Warnungszeichen dürfen nur mit der eintonigen Huppe (§ 3 Abs. 1 Ziffer 4) abgegeben werden.

Das Abgeben langgezogener Huppensignale, die Ähnlichkeit mit Feuersignalen haben, ist nicht statthaft.

Merkt der Führer, daß ein Pferd oder ein anderes Tier vor dem Kraftfahrzeuge scheut, oder daß sonst durch das Vorbeifahren mit dem Kraftfahrzeuge Menschen oder Tiere in Gefahr gebracht werden, so hat er langsam zu fahren, sowie erforderlichenfalls anzuhalten und den Motor außer Tätigkeit zu setzen.

Im Falle eines Zusammenstoßes des Kraftfahrzeugs mit Personen oder Sachen hat der Führer sofort zu halten und die nach den Umständen des Falles gebotene Hilfe zu leisten.

Digitized by Google

§ 19.

Beim Einbiegen in eine andere Straße ist nach rechts in kurzer Wendung, nach links in weitem Bogen zu fahren.

Der Führer hat entgegenkommenden Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten oder dergleichen rechtzeitig und genügend nach rechts auszuweichen oder, falls dies die Umstände oder die Örtlichkeit nicht gestatten, so lange anzuhalten, bis die Bahn frei ist. Ebenso hat er anzuhalten beim Zusammentreffen mit marschierenden Militärabteilungen, öffentlichen Aufzügen, Leichenbegängnissen oder dergleichen.

Das Vorbeifahren an eingeholten Fuhrwerken, Kraftfahrzeugen, Reitern, Radfahrern, Viehtransporten oder dergleichen hat auf der linken Seite zu erfolgen.

D. Die Benutzung öffentlicher Wege und Plätze.

§ 20.

Das Fahren mit Kraftfahrzeugen ist nur auf Fahrwegen gestattet. Auf Radfahrwegen und auf Fußwegen, die für Fahrräder freigegeben sind, ist der Verkehr mit Krafträdern nur mit besonderer polizeilicher Genehmigung zulässig.

§ 21.

Durch allgemeine polizeiliche Vorschriften oder durch besondere, für einzelne Fälle getroffene polizeiliche Anordnungen kann, soweit der Zustand der Wege oder die Eigenart des Verkehrs es erfordert, der Verkehr von Kraftfahrzeugen auf bestimmten Wegen, Plätzen und Brücken verboten oder beschränkt, insbesondere die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf ein bestimmtes Maß herabgesetzt werden.

Allgemeine Vorschriften dieser Art sind an den betreffenden Stellen durch öffentlichen Anschlag auf zu diesem Zweck kenntlich gemachten Tafeln zur Kenntnis zu bringen.

Digitized by Google

§ 22.

Das Wettfahren und die Veranstaltung von Wettfahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen sind verboten. Ausnahmen bedürfen der Genehmigung der zuständigen Landeszentralbehörde oder der von dieser zu bestimmenden höheren Verwaltungsbehörde, welche im einzelnen Falle die besonderen Bedingungen festsetzt.

Für Zuverlässigkeitsfahrten ist die Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich.

§ 23.

Das Mitführen von Anhängewagen ist nur auf Grund polizeilicher Erlaubnis zulässig. Der Erlaubnisschein ist bei der Fahrt mitzuführen und den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Auf den Transport schadhaft gewordener Fahrzeuge findet diese Vorschrift keine Anwendung.

E. Verkehr über die Reichsgrenze und im Zollgrenzbezirke.

§ 24.

Für die Zulassung und Kennzeichnung der zu vorübergehendem Aufenthalt in das Gebiet des Deutschen Reichs aus dem Auslande gelangenden außerdeutschen Kraftfahrzeuge und für die Zulassung der Führer solcher Fahrzeuge gelten folgende besondere Bestimmungen:

a) Die Vorschriften über die Anmeldung und über die Zulassung von Kraftfahrzeugen zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen in den §§ 4, 5 finden auf die außerdeutschen Kraftfahrzeuge keine Anwendung, sofern der Führer des Kraftfahrzeugs durch eine Bescheinigung der zuständigen Behörde des Auslandes nachweisen kann,

Digitized by Google

daß das Fahrzeug den an dem betreffenden Orte gültigen polizeilichen Vorschriften entspricht. Bescheinigungen dieser Art müssen den Namen, Stand und Wohnort des Eigentümers, die Firma, die das Fahrzeug hergestellt hat, seine Betriebsart, die Anzahl der Pferdekräfte, das Eigengewicht des Fahrzeugs und bei Lastkraftwagen das Höchstgewicht der Ladung angeben und mit dem Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde versehen sein.

b) Die außerdeutschen Kraftfahrzeuge müssen an Stelle der §§ 7, 10 vorgeschriebenen polizeilichen Kennzeichen ein besonderes länglich rundes Kennzeichen führen, das zugleich mit der Bescheinigung über die Zuteilung des Kennzeichen nach Maßgabe der besonderen hierüber ergehenden Anordnungen auf den Grenzzollämtern ausgegeben wird und beim Verlassen des Deutschen Reichs nebst Bescheinigung wieder abzuliefern ist. Das Kennzeichen ist an der Rückseite des Fahrzeugs nach außen hin an leicht sichtbarer Stelle fest anzubringen und bei Kraftwagen während der Dunkelheit und bei starkem Nebel so zu beleuchten, daß es deutlich erkennbar ist; die Beleuchtungsvorrichtung darf das Kennzeichen nicht verdecken. Etwa vorhandene ausländische Kennzeichen sind zu entfernen oder zu überdecken.

Die für das Kennzeichen zu entrichtende Gebühr beträgt

für Kraftwagen 6 Mk.
für Krafträder 3 Mk.

Wird die Tätigkeit der Amtsstelle außerhalb der Geschäftszeit, d. h. in den Monaten Oktober bis Februar vor $7^1/_2$ Uhr vormittags und nach

Digitized by Google

$5^1/_2$ Uhr nachmittags, in den übrigen Monaten vor 7 Uhr vormittags und nach 8 Uhr nachmittags in Anspruch genommen, so erhöht sich die Gebühr

für Kraftwagen auf 10 Mk.
für Krafträder auf 5 Mk.

Beim Auszug eines außerdeutschen Kraftfahrzeugs aus dem Reichsgebiet ist das Kennzeichen mit der über seine Zuteilung ausgestellten Bescheinigung der nächsten zur Ausgabe von Kennzeichen befugten Amtsstelle behufs Rücksendung an die Eingangsamtsstelle zu übergeben. Erfolgt infolge dauernden Verbleibs im Inlande später die Zulassung des Fahrzeugs gemäß § 5, so hat die Rücksendung durch Vermittlung der die Zulassung aussprechenden Polizeibehörde zu geschehen.

c) Die durch § 14 Absatz 1 für die Führer von Kraftfahrzeugen vorgeschriebenen Zeugnisse können für die Führer außerdeutscher Kraftfahrzeuge durch entsprechende ausländische Zeugnisse ersetzt werden, sofern diese von einer deutschen Behörde mit einem Anerkennungsvermerk versehen sind.

Als „deutsche Behörde", deren Anerkennungsvermerk nach Abs. 1 unter a und c die ausländischen Bescheinigungen und Zeugnisse tragen müssen, gilt der zuständige deutsche Konsul. Sind die Schriftstücke nicht in deutscher Sprache abgefaßt, so muß ihr Inhalt aus dem Anerkennungsvermerk ersichtlich sein.

Die zuständige Landespolizeibehörde kann von dem im vorstehenden unter a geforderten Anerkennungsvermerk einer deutschen Behörde für

Digitized by Google

die Bescheinigungen bestimmter Behörden des benachbarten Auslandes absehen lassen.

Den Eigentümern außerdeutscher Kraftfahrzeuge kann von der zuständigen Landespolizeibehörde auf Antrag gestattet werden, das deutsche Kennzeichen zu führen. Die betreffenden Kraftfahrzeuge sind in diesem Falle in polizeilicher Beziehung als deutsche anzusehen und unterliegen demgemäß den Vorschriften der §§ 4, 5, 7, 10. Die zuständige Landespolizeibehörde bezeichnet die Polizeibehörde, welche die Eintragung des Kraftfahrzeugs in die Liste zu bewirken und die Erkennungsnummer zuzuteilen hat.

§ 25.

Im Zollgrenzbezirke haben die Beamten der Grenzzollverwaltung hinsichtlich der Kraftfahrzeuge die gleichen Befugnisse wie die Polizeibeamten.

F. Untersagung des Betriebs.

§ 26.

Die Polizeibehörde (§ 4 Satz 1) kann jederzeit auf Kosten des Eigentümers eine Untersuchung darüber anstellen, ob ein Kraftfahrzeug den nach Maßgabe dieser Verordnung zustellenden Anforderungen entspricht.

Kraftfahrzeuge, welche diesen Anforderungen nicht genügen, können durch die Polizeibehörde vom Befahren der öffentlichen Wege und Plätze ausgeschlossen werden.

§ 27.

Ungeeigneten Personen, insbesondere solchen, welche die den Führern von Kraftfahrzeugen obliegenden Verpflichtungen verletzt haben, kann das Führen von Kraftfahrzeugen dauernd oder für bestimmte Zeit polizeilich untersagt werden. Sie haben alsdann das

Digitized by Google

ausgestellte Zeugnis (§ 14 Abs. 1) der Polizeibehörde abzuliefern. Handelt es sich um ausländische Zeugnisse (§ 24 Abs. 1 unter c), so ist die Polizeibehörde befugt, den Anerkennungsvermerk zu löschen.

G. Strafbestimmungen.

§ 28.

Zuwiderhandlungen gegen die vorstehenden Bestimmungen werden in Gemäßheit des § 366 Nr. 10 des Reichsstrafgesetzbuchs mit Geldstrafe bis zu 60 Mark oder mit Haft bis zu 14 Tagen bestraft.

H. Ausnahmen.

§ 29.

Von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens sind befreit:

a) Kraftfahrzeuge, die nur in Schleppzügen für den Frachtverkehr Verwendung finden,
b) Kraftfahrzeuge der Feuerwehr,
c) Kraftwagen, die im öffentlichen Fuhrverkehr Verwendung finden und für die Sondervorschriften hinsichtlich ihrer Kennzeichen bestehen,
(Droschken, Omnibusse usw.)

Auf Antrag können durch die Polizeibehörde (§ 4 Satz 1) von der Verpflichtung zur Führung des Kennzeichens entbunden werden:

a) leichte, nur für den Stadtverkehr bestimmte Personenkraftfahrzeuge mit einer Höchstgeschwindigkeit auf ebener Bahn von nicht mehr als 15 km in der Stunde,
b) Geschäftswagen, die in deutlich erkennbarer Form mit der Firma des Geschäfts versehen sind. Insoweit mehrere Kraftfahrzeuge zu einem Geschäftsbetriebe gehören, müssen sie indessen mit besonderer laufender Erkennungsnummer versehen sein, die den Anforderungen in den §§ 7, 10 zu entsprechen hat.

Digitized by Google

Muster 2.

(Vorderseite.)

Name, Stand und Wohnort des Eigentümers	
Die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat	
Die Bestimmung des Fahrzeugs	
Die Betriebsart	
Die Anzahl der Pferdekräfte	
Das Eigengewicht des Fahrzeugs	
Das Höchstgewicht der Ladung (Nur bei Lastkraftwagen)	

(Rückseite.)

Das umseitig beschriebene Kraftfahrzeug ist unter der Erkennungsnummer

für den Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen worden, nachdem festgestellt war, daß es den Anforderungen der §§ ..... der Polizeiverwaltung, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, entspricht.

....., ten 190

(L. S.)

Liste № .....

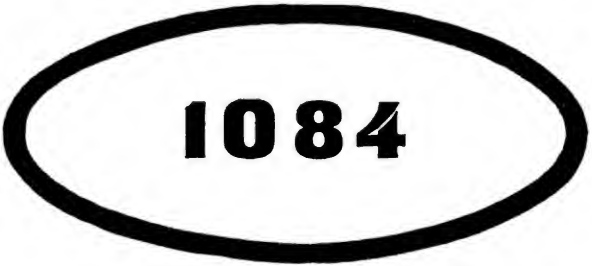
Digitized by Google

Muſter 3

Muſter 4

Muſter 5

Muſter 6



Digitized by Google

Muster 7.

(Vorderseite.)

Name, Stand und Wohnort des Eigentümers	
Die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat	
Die Bestimmung des Fahrzeugs	
Die Betriebsart	
Die Anzahl der Pferdekräfte	
Das Eigengewicht des Fahrzeugs	
Das Höchstgewicht der Ladung (Nur bei Lastkraftwagen)	

(Rückseite.)

Das umseitig beschriebene Kraftfahrzeug ist hier eingegangen und unter der Erkennungsnummer

eingetragen worden.

....., den ... ten 190

(L. S.)

Liste № .....

Digitized by Google

Auf die Kraftfahrzeuge der Militärverwaltung und auf die Führer dieser Kraftfahrzeuge finden die Vorschriften im § 14 Abs. 1 Satz 2 und Abs. 2, § 18 Abs. 4, §§ 23, 26, 27 keine Anwendung. Krafträder der Militärverwaltung sind von der Verpflichtung zur Beleuchtung des Kennzeichens (§ 10) befreit.

Die Kraftfahrzeuge der Feuerwehren sind von den Bestimmungen der § 3 Abs. 1 Ziffer 4, §§ 17, 19, 23 ausgenommen.

J. Schlußbestimmungen.

§ 30.

Diese Vorschriften treten am 1. Oktober 1906 in Kraft. Gleichzeitig treten die bisher geltenden, den nämlichen Gegenstand betreffenden Polizeiverordnungen außer Kraft.

(**Anmerkung.** Zu der vorstehenden Polizeiverordnung sind von den zuständigen Landespolizeibehörden (Oberpräsidenten etc.) Ausführungsanweisungen erlassen, welche nur unwesentliche Abweichungen aufweisen und daher weggelassen sind. Über die lokalen Verhältnisse holt man sich am besten an der zuständigen Stelle die erforderliche Auskunft.)

Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge.

Wird ein Kraftfahrzeug von der Polizeibehörde auf öffentlichen Wegen und Plätzen zugelassen, so ist dasselbe gemäß § 5 der Verordnung mit einem polizeilichen Kennzeichen zu versehen. Für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung muß gemäß § 53 des Reichsstempelgesetzes vom 3. Juni 1906 vorher eine Erlaubniskarte gelöst werden. Die Befugnis zur Ausstellung von Erlaubniskarten für inländische Kraftfahrzeuge ist den in den Amtsblättern bekannt gegebenen Steuer- und Zollämtern für Geschäftsbezirke übertragen worden.

Der Beleg zur Anmeldung für ein zur Beförderung

Digitized by Google

von Personen dienendes Kraftfahrzeug seitens der Polizeibehörde geschieht nach Muster 15 der Ausführungsbestimmungen zum Reichsstempelgesetz.

Übersicht über Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge in den deutschen Bundesstaaten
(gemäß § 7 der Verordnung).

1. Preußen:	Ziffer **I** und für die Provinzen die Buchstaben **A, C, D, E, H, K, M, P, S, T, X, Y Z,** mithin: **IA, IC,** usw.
2. Bayern:	Ziffer **II** und Buchstaben **A, B** usw.
3. Sachsen (Königreich):	Die Ziffern **I, II, III, IV, V.**
4. Württemberg: . . .	Ziffer **III** und Buchstaben **A, B** usw.
5. Baden:	Ziffer **IV** und Buchstaben **A, B** usw.
6. Hessen:	Ziffer **V** und Buchstaben **A, B** usw.
7. Mecklenburg-Schwerin	**MI.**
8. Sachsen (Großhzgtm.):	**S.**
9. Mecklenburg-Strelitz:	**MII.**
10. Oldenburg:	**O.**
11. Braunschweig: . . .	**B.**
12. Sachsen-Meiningen: .	**SM.**
13. Sachsen-Altenburg: .	**SA.**
14. Sachs.-Koburg-Gotha:	**KG.**
15. Anhalt:	**A.**
16. Schwarzb.-Rudolstadt:	**SR.**
17. Schwarzb.-Sondersh.:	**SS.**
18. Waldeck:	**W.**
19. Reuß älterer Linie: .	**RA.**
20. Reuß jüngerer Linie:	**RJ.**

Digitized by Google

21. Schaumburg-Lippe: .	**SL.**
22. Lippe:	**L.**
23. Lübeck:	**HL.**
24. Bremen:	**HB.**
25. Hamburg:	**HH.**
26. Elsaß-Lothringen: . .	Ziffer **VI** und Buchstaben **A, B** usw.

II. Auszug aus dem Reichsstempelgesetz.

(Vom 3. Juni 1906. R. G. Bl. S. 695.)

VI. Erlaubniskarte für Kraftfahrzeuge.

(Tarifnummer 8.)

§ 53.

Der Beförderung von Personen dienende Kraftfahrzeuge dürfen zum Befahren öffentlicher Wege und Plätze nur in Gebrauch genommen werden, wenn zuvor bei der zuständigen Behörde gegen Zahlung des Abgabebetrags eine Erlaubniskarte der im Tarife bezeichneten Art gelöst worden ist. Probefahrten gelten nicht als Ingebrauchnahme im Sinne dieser Vorschrift.

Welche Behörden zur Erteilung der Erlaubniskarten zuständig sind, wird hinsichtlich der das Reichsgebiet berührenden ausländischen Kraftfahrzeuge vom Bundesrat, im übrigen von den Landesregierungen bestimmt.

Auf die nach dem Tarife befreiten Kraftfahrzeuge findet die Vorschrift des Abs. 1 keine Anwendung. Die verkehrspolizeilichen Vorschriften der Landesgesetze werden hierdurch nicht berührt.

§ 54.

Die Verpflichtung zur Lösung einer nach Tarifnummer 8 versteuerten Erlaubniskarte liegt dem Eigen-

Digitized by Google

besitzer des Kraftfahrzeugs, und wenn ihm gegenüber auf Zeit ein anderer zum Besitze berechtigt ist, auf diese Zeit dem anderen ob. Die Verpflichtung des letzteren fällt weg, wenn ihm das Kraftfahrzeug nur zum vorübergehenden Gebrauch unentgeltlich überlassen worden und die Abgabe für die Ingebrauchnahme des Fahrzeugs bereits anderweit entrichtet ist.

Bei aus dem Ausland eingehenden Kraftfahrzeugen, für welche ein im Inland wohnhafter oder sich daselbst dauernd aufhaltender Steuerpflichtiger nicht vorhanden ist, ist die Erlaubniskarte vom demjenigen zu lösen, der das Kraftfahrzeug im Inland in Gebrauch nimmt.

§ 55.

Die Erlaubniskarte wird auf ein Jahr ausgestellt, soweit nicht die Ausstellung auf einen kürzeren Zeitraum beantragt worden ist.

§ 56.

Bei gleichzeitigem Besitze mehrerer Kraftfahrzeuge ist für jedes der Fahrzeuge eine besondere Erlaubniskarte zu lösen.

Stellt der Steuerpflichtige während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte an Stelle des bisherigen ein anderes Kraftfahrzeug ein, so ist er zur Entrichtung einer weiteren Stempelabgabe nur insoweit verpflichtet, als die Abgabe hinsichlich des neuen Fahrzeugs sich höher als die Abgabe für das bisherige Fahrzeug berechnet. Der hiernach sich ergebende Betrag ist nur zur Hälfte zu erheben, wenn der Rest der Gültigkeitsdauer einer gelösten Jahreskarte vier Monate oder weniger beträgt.

Im Falle der Veräußerung eines Kraftfahrzeugs während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte kann die Karte auf den Namen des Erwerbers umgeschrieben werden. Letzterer hat alsdann bis zum Ablaufe der

Digitized by Google

Gültigkeitsdauer eine Abgabe nicht zu entrichten. Die Vorschriften des Abs. 2 finden in diesem Falle keine Anwendung.

§ 57.

Die Ausstellung der Erlaubniskarte ist spätestens drei Tage vor Ingebrauchnahme des Kraftfahrzeugs, bei im Gebrauche befindlichen Kraftfahrzeugen spätestens am dritten Tage vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der alten Erlaubniskarte, die Umschreibung der Erlaubniskarte im Falle des § 56 Abs. 2 spätestens drei Tage vor Ingebrauchnahme des neuen Fahrzeugs bei der für den Wohn- oder Aufenthaltsort des Steuerpflichtigen zuständigen Behörde zu beantragen. Die Landesregierungen sind ermächtigt, andere Fristen vorzuschreiben.

Für aus dem Ausland eingehende Fahrzeuge (§ 54 Abs. 2) ist die Ausstellung der Erlaubniskarte alsbald nach dem Grenzübertritte bei der nächsten zuständigen Behörde zu beantragen.

Der Antrag hat zu enthalten:

1. den Namen, Stand und Wohnort des Steuerpflichtigen,
2. die Bezeichnung des Kraftfahrzeugs nach den für die Erhebung der Abgabe wesentlichen Merkmalen,
3. den Zeitraum, für den die Ausstellung der Erlaubniskarte begehrt wird.

Gleichzeitig mit dem Antrag ist der erforderliche Stempelbetrag einzuzahlen.

§ 58.

Die zur Ausstellung der Erlaubniskarte zuständige Behörde hat Stempelmarken im entsprechenden Betrag

Digitized by Google

zu der Erlaubniskarte zu verwenden und die Stempelmarken zu entwerten.

Die Aushändigung der Erlaubniskarte darf nicht vor Einzahlung des Abgabenbetrags erfolgen.

Die näheren Bestimmungen über Form und Inhalt der Erlaubniskarten trifft der Bundesrat. Er kann anordnen, daß die Entrichtung der Abgabe ohne Verwendung von Stempelmarken zu erfolgen hat.

§ 59.

Soweit nach den verkehrspolizeilichen Bestimmungen für Kraftfahrzeuge die Führung polizeilicher Kennzeichen vorgeschrieben ist, darf die Zuteilung oder die Ausgabe der Kennzeichen nur gegen Vorlegung der ordnungsmäßig versteuerten Erlaubniskarte erfolgen.

Im Falle nicht rechtzeitiger Lösung einer neuen Erlaubniskarte hat die Polizeibehörde, und zwar, wenn sie nicht selbst die zur Ausstellung der Erlaubniskarte zuständige Behörde ist, auf Antrag der letzteren, die Beschlagnahme des für das im Gebrauch befindliche Kraftfahrzeug amtlich ausgegebenen Kennzeichens zu bewirken.

§ 60.

Der Führer des Kraftfahrzeugs hat die Erlaubniskarte unterwegs stets bei sich zu führen. Er ist verpflichtet, sie auf Verlangen den sich durch ihre Dienstkleidung oder sonst ausweisenden Grenz- und Steueraufsichtsbeamten sowie den Aufsichtsbeamten der Polizeiverwaltung zum Nachweise der Erfüllung der Stempelpflicht vorzuzeigen und nötigenfalls die erforderliche Auskunft zu geben. Ein in der Fahrt begriffenes Kraftfahrzeug darf indessen lediglich aus diesem Anlaß außer im Grenzbezirke nicht angehalten werden.

Digitized by Google

§ 61.

Die Nichterfüllung der Steuerpflicht wird mit einer Geldstrafe bestraft, welche dem fünf- bis zehnfachen Betrag der Abgabe für eine Jahreskarte gleichkommt.

Die Strafe trifft besonders und zum vollen Betrage jeden, der die ihm obliegende Verpflichtung zur Entrichtung der Abgabe nicht rechtzeitig erfüllt.

Kann der Betrag der hinterzogenen Abgabe nicht festgestellt werden, so tritt statt der im Absatz 1 bezeichneten Strafe eine Geldstrafe von einhundertfünfzig bis viertausend Mark für den einzelnen Fall ein.

Zur Sicherstellung der vorenthaltenen Abgabe, der Strafe und der Kosten kann das Kraftfahrzeug in Beschlag genommen werden.

§ 62.

Durch die Vorschriften dieses Gesetzes wird die Erhebung landesgesetzlicher Gebühren für die Feststellung der Verkehrstauglichkeit des Kraftfahrzeugs und für die amtliche Kennzeichnung der Kraftfahrzeuge nicht ausgeschlossen. Der Bundesrat ist ermächtigt, für die hiernach zulässigen Gebühren Höchstsätze vorzuschreiben.

Im übrigen unterliegen Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge, für welche eine Reichsstempelabgabe nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu entrichten ist, keiner weiteren Stempelabgabe (Taxe, Sportel usw.) in den einzelnen Bundesstaaten.

Bemerkung. Für die Polizeibehörden sind besonders die §§ 59 und 60 von Bedeutung.

Digitized by Google

5. Tarif:

1	2	3				4
Nr.	Gegenstand der Besteuerung	Steuersatz vom Hundert	Steuersatz vom Tausend	Mk.	Pf.	Berechnung der Stempelabgabe
8.	**Erlaubniskarten f. Kraftfahrzeuge.**					
	a) Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen und zwar:					
	1. für Krafträder	—	—	10	—	
	2. für Kraftwagen					
	a) von nicht mehr als 6 Pferdekräften	—	—	25	—	
	b) von über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräften	—	—	50	—	
	c) von über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräften	—	—	100	—	von jeder einzelnen Karte.
	d) von über 25 Pferdekräften	—	—	150	—	
	als Grundbetrag;					
	außerdem zu 2: von jeder Pferdekraft oder einem Teile einer Pferdekraft					
	falls das Fahrzeug nicht mehr als 6 Pferdekräfte hat . .	—	—	2	—	
	falls dasselbe über 6, jedoch nicht mehr als 10 Pferdekräfte hat	—	—	3	—	
	falls dasselbe über 10, jedoch nicht mehr als 25 Pferdekräfte hat	—	—	5	—	
	im übrigen	—	—	10	—	
	Die Abgabe ermäßigt sich um die Hälfte, wenn die Ausstellung der Erlaubniskarte für einen vier Monate nicht übersteigenden Zeitraum beantragt wird.					

Digitized by Google

1	2	3				4
Nr.	Gegenstand der Besteuerung	Steuersatz vom Hundert	Steuersatz vom Tausend	Mk.	Pf.	Berechnung der Stempelabgabe
(8)	b) Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge von im Ausland wohnenden Besitzern (§ 54 Abs. 2) zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen bei vorübergehender Benützung des Kraftfahrzeugs im Inland, und zwar bei Benutzung:					von der einzelnen Karte. Bei mehr als dreißigtägigem Aufenthalt ist eine Karte der zu a bezeichneten Art zu lösen, für die der gezahlte Stempelbetrag in Anrechnung gebracht wird.
	1. während eines nicht mehr als dreißig Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inland für Krafträder . .	—	—	3	—	
	2. a) während eines nicht mehr als fünf Tage im Jahre betragenden Aufenthalts im Inland für Kraftwagen	—	—	15	—	
	b) während eines mehr als fünf Tage bis zu höchstens dreißig Tagen im Jahre betragenden Aufenthalts im Inland für Kraftwagen	—	—	40	—	
	Eine Befreiung von der Stempelabgabe findet statt:					
	1. hinsichtlich derjenigen Kraftfahrzeuge, welche zur ausschließlichen Benützung im Dienste des Reichs, eines Bundesstaats oder einer Behörde bestimmt sind;					
	2. hinsichtlich solcher Kraftfahrzeuge, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen.					

Digitized by Google

III. Ausführungsbestimmungen des Bundesrates zum Reichsstempelgesetz vom 3. Juni 1906.

Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 15. Juli 1906.
(Zentralblatt für das Deutsche Reich Seite 979.)

VI. Erlaubniskarten für Kraftfahrzeuge.

Zur Tarifnummer 8 und zu den §§ 53 bis 62 des Gesetzes.

1. Allgemeine Bestimmungen.

§ 103.

1. Die zur Einteilung von Erlaubniskarten der in Tarifnummer 8a bezeichneten Art zuständigen Amtsstellen (Hebestellen) werden durch die Landesregierungen bestimmt und unter Angabe ihrer Geschäftsbezirke öffentlich bekannt gemacht. Ein Verzeichnis der Amtsstellen und etwa später eintretende Änderungen sind dem Reichskanzler zur Veröffentlichung im Zentralblatt für das Deutsche Reich mitzuteilen.

2. Zur Erteilung von Erlaubniskarten der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art sind sämtliche Grenzzollämter zuständig. Für Grenzstrecken, auf denen die Reichsgrenze mit der Zollgrenze nicht zusammenfällt, findet die Bestimmung des vorhergehenden Absatzes Anwendung.

§ 104.

Fahrzeuge, die aus einem Kraftrad und einem damit fest oder mittels Kuppelung verbundenen besonderen Sitze auf eigenem Rade oder eigenen Rädern seitlich neben dem Kraftrade bestehen, sind als Kraftwagen zu behandeln. Im übrigen ist es Frage der tatsächlichen Feststellung im einzelnen Falle, ob ein Kraftfahrzeug als Kraftwagen oder als Kraftrad anzusehen ist.

Digitized by Google

§ 105.

Zu den von der Abgabe befreiten Kraftfahrzeugen sind auch die Mannschaftswagen der Feuerwehren zu rechnen, sofern sie nur zu dienstlichen Zwecken benutzt werden.

2. Lösung der Erlaubniskarte.

a) für inländische Kraftfahrzeuge.

§ 106.

1. Wenn ein Kraftfahrzeug, für welches eine versteuerte Erlaubniskarte nach Tarifnummer 8a zu lösen ist, zur Personenbeförderung auf öffentlichen Wegen und Plätzen in Gebrauch genommen werden soll, ist dies mit dem Antrag auf Ausstellung der Erlaubniskarte der zuständigen Hebestelle (§ 103) schriftlich anzumelden. Als eine Ingebrauchnahme gilt nicht die Vornahme von Probefahrten, d. h. solcher Fahrten, welche von Fabriken oder Händlern mit den zum Verkaufe gestellten Fahrzeugen ohne Entgelt veranstaltet werden.

2. Zuständig ist die Hebestelle, in deren Geschäftsbezirke der Steuerpflichtige wohnt oder in Ermangelung eines Wohnorts sich aufhält.

3. Zur Anmeldung des Kraftfahrzeugs und zur Lösung der Erlaubniskarte ist der Eigenbesitzer des Kraftfahrzeugs verpflichtet. Ist dem Eigenbesitzer gegenüber ein anderer zum Besitze des Kraftfahrzeugs infolge Ermietung oder aus einem anderen Rechtsgrunde zum Gebrauch auf Zeit berechtigt, so ist für diese Zeit der andere zur Anmeldung und Lösung der Erlaubniskarte für seine Person verpflichtet, ohne Rücksicht darauf, ob für den Eigenbesitzer für den gleichen Zeitraum bereits eine Erlaubniskarte ausgestellt ist oder nicht. Die Verpflichtung des andern fällt weg, wenn ihm das Kraftfahrzeug nur zum vorübergehenden Ge-

Digitized by Google

brauch unentgeltlich überlassen worden und die Abgabe für die Ingebrauchnahme des Fahrzeugs bereits anderweit entrichtet ist.

4. Die Anmeldung ist innerhalb der von der obersten Landesfinanzbehörde vorgeschriebenen Frist oder, sofern eine solche Frist nicht vorgeschrieben ist, spätestens am dritten Tage vor der beabsichtigten Ingebrauchnahme zu bewirken.

5. Die Anmeldung hat nach Muster 14 zu erfolgen. Vordrucke hierfür sind von der Hebestelle unentgeltlich zu beziehen.

6. Der Anmeldung ist, sofern die Hebestelle nicht zugleich die zur polizeilichen Zulassung von Kraftfahrzeugen zuständige Behörde ist, eine Bescheinigung der für die Zulassung des Fahrzeugs zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zuständigen Polizeibehörde nach Muster 15 beizufügen.

§ 107.

1. Die Hebestelle prüft die Anmeldung auf ihre Richtigkeit und Vollständigkeit. Die Prüfung hat sich in der Regel auf die Feststellung zu beschränken, daß die Anmeldung mit den Angaben der polizeilichen Bescheinigung übereinstimmt.

2. Vermag sich die Hebestelle auf die im vorstehenden Absatze bezeichnete Weise von der Richtigkeit und Vollständigkeit der Anmeldung nicht genügende Überzeugung zu verschaffen, so hat sie die Angaben der Anmeldung selbständig zu prüfen. Der Anmeldende ist verpflichtet, ihr jede zu diesem Zwecke dienende Auskunft zu erteilen, die über den Erwerb des Kraftfahrzeugs in seinen Händen befindlichen Urkunden vorzulegen und auf Verlangen das Kraftfahrzeug der Hebestelle vorzuführen.

Digitized by Google

§ 108.

1. Nach geschehener Prüfung der Anmeldung setzt die Hebestelle die Stempelabgaben fest und erteilt nach deren Einzahlung eine mit Quittung über die Abgabenentrichtung versehene Erlaubniskarte (Steuerkarte) nach Muster 16. Die Karte ist aus grauem Schreibleinenersatz in der Größe 10,5:15,5 cm hergestellt. Sie besitzt einen über die ganze Fläche gehenden Untergrund, der in einem wagerecht schraffierten Oval einen Reichsadler zeigt. Das Oval hat eine Höhe von 6 cm und eine Breite von 4,8 cm.

2. Die Vordrucke zu den Erlaubniskarten werden in der Reichsdruckerei hergestellt und sind durch die Landesregierungen gegen Erstattung der Herstellungskosten von dort zu beziehen. Die Preise werden vom Reichsschatzamte festgestellt.

3. Die Reichsdruckerei verabfolgt Vordrucke zu den Erlaubniskarten nur denjenigen Amtsstellen, welche ihr von den Regierungen als berechtigt zum unmittelbaren Bezuge bezeichnet sind.

4. Eine Verwendung von Stempelmarken zu der Erlaubniskarte findet nicht statt.

b) Für Kraftfahrzeuge im Auslande wohnender Besitzer.

§ 109.

1. Die Ausstellung einer Erlaubniskarte der in der Tarifnummer 8b bezeichneten Art ist alsbald nach dem Grenzübertritte bei der nächsten zuständigen Grenzzollstelle (§ 103 Abs. 2) zu beantragen. Für die Anmeldung dient das Muster 14 (S. 163). Der Beifügung einer Bescheinigung nach Muster 2 bedarf es nicht. Die Erteilung der Erlaubniskarte hat in Verbindung mit der gleichzeitig durch das Grenzzollamt erfolgenden

Digitized by Google

polizeilichen Zulassung und Kennzeichnung des Fahrzeugs vor sich zu gehen. Die Prüfung der Anmeldung hat sich auf den Augenschein des Fahrzeugs und auf die Einsicht derjenigen Urkunden zu beschränken, auf Grund deren die Erteilung der polizeilichen Zulassungsbescheinigung erfolgt.

2. Die Erlaubniskarte (Steuerkarte), welche nach Einzahlung des festgesetzten Abgabebetrags erteilt wird, entspricht dem Muster 17 (S. 166). Sie ist in Buchform in zwei Ausgaben hergestellt. Die eine, von brauner Farbe und vier Blatt enthaltend, ist für Karten mit fünftägiger Gültigkeitsdauer, die andere, von ziegelroter Farbe und 6 Blatt enthaltend, für Karten mit dreißigtägiger Gültigkeitsdauer bestimmt. Stoff, Blattgröße und Untergrund sind die gleichen wie bei den Steuerkarten für das Inland. Die Karten sind mit schwarzweiß-roter Seide geheftet; die Enden des Heftfadens sind so lang, daß sie an einer geeigneten Stelle der Außenseiten durch Siegelmarken oder in anderer geeigneter Weise befestigt werden können. Im Bedürfnisfalle sind weitere Blätter mit dem Vordrucke für Ein- und Ausgangsbescheinigungen der Erlaubniskarte anzuheften. Daß und in welchem Umfange dies geschehen, ist auf der Karte zu bescheinigen.

3. Erlaubniskarten, bei denen einzelne der für die Ein- und Ausgangsbescheinigungen bestimmten Blätter fehlen, verlieren ihre Gültigkeit zur Weiterbenutzung, sofern sich nicht zweifelsfrei ergibt, daß die fehlenden Blätter keine amtlichen Einträge enthalten haben.

§ 110.

1. Die fünf oder dreißig Tage des inländischen Aufenthalts, für welche die Erlaubniskarte für ausländische Kraftfahrzeuge Gültigkeit hat, brauchen nicht unmittelbar aufeinander zu folgen. Die Erlaubniskarte

Digitized by Google

muß daher bei jedem Grenzübertritte zur Bescheinigung des Eingangs oder Ausgangs dem Grenzzollamte vorgelegt werden. Die Eingangsbescheinigung hat gleichzeitig das zugeteilte Kennzeichen, die Ausgangsbescheinigung, außerdem die Zahl der im Inlande zugebrachten Tage in der dafür vorgesehenen Spalte zu enthalten. Jeder auch nur teilweise im Inlande zugebrachte Kalendertag ist dabei als ein Tag des Aufenthalts im Inlande zu rechnen. Der Grenzübertritt braucht nicht immer bei demselben Amte zu geschehen.

2. Unterbleibt die Vorlegung der Erlaubniskarte bei dem Ausgange, so ist der ganze seit dem Tage des zuletzt bescheinigten Einganges bis zur freiwilligen Meldung dieser Unterlassung bei einem Grenzzollamt oder bis zur anderweitigen Entdeckung verflossene Zeitraum als im Inlande zugebracht anzunehmen, sofern nicht der Inhaber der Erlaubniskarte durch Eingangsbescheinigung der gegenüberliegenden fremdstaatlichen Zollstelle oder auf andere Weise den einwandsfreien Nachweis erbringt, daß der Wiederausgang zu einem früheren Zeitpunkt erfolgt ist.

§ 111.

1. Die wiederholte Ausstellung einer Erlaubniskarte mit Gültigkeit für fünf oder für dreißig Aufenthaltstage innerhalb desselben Jahreszeitraums ist unstatthaft.

2. Soll für einen ausländischen Kraftwagen, für welchen eine Erlaubniskarte mit Gültigkeit für nur fünf Aufenthaltstage ausgestellt ist, der Aufenthalt innerhalb des in der Karte bezeichneten Jahreszeitraums auf höchstens dreißig Tage verlängert werden, so ist die Ausstellung einer Karte der in Tarifnummer 8b unter Nr. 2b bezeichneten Art durch eine Anmeldung nach Muster 14 (S. 163) auf den Rest dieses Zeitraums zu

Digitized by Google

beantragen. Der auf die zuerst gelöste Erlaubniskarte gezahlte Stempelbetrag ist in diesem Falle auf die neue Erlaubniskarte in Anrechnung zu bringen, und es sind in dieser die auf Grund der früheren Erlaubniskarte im Inlande zugebrachten Aufenthaltstage abzuschreiben.

3. War für ein ausländisches Kraftfahrzeug eine Erlaubniskarte mit Gültigkeit für fünf oder dreißig Aufenthaltstage gelöst und soll der Aufenthalt innerhalb des in der Karte festgesetzten Jahreszeitraums auf mehr als dreißig Tage verlängert werden, so ist die Ausstellung einer Jahreskarte der in Tarifnummer 8a bezeichneten Art für den gleichen Jahreszeitraum zu beantragen. Der für die frühere Karte gezahlte Stempelbetrag ist in diesem Falle auf die neue Karte in Anrechnung zu bringen. Die Ausstellung einer Erlaubniskarte mit viermonatiger Gültigkeitsdauer (Tarifnummer 8a Abs. 2) unter Anrechnung des für die bisherige Karte (Tarifnummer 8b) gezahlten Stempelbetrags ist nur in der Art zulässig, daß der viermonatige Zeitraum von dem ersten, auf die frühere Karte im Inlande verbrachten Aufenthaltstage an gerechnet wird, und daß er nicht über den Jahreszeitraum, für welchen die frühere Karte ausgestellt ist, hinausreicht.

4. Dem Steuerpflichtigen steht frei, für das ausländische Kraftfahrzeug an Stelle einer Erlaubniskarte der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art sogleich eine Inlandskarte (Tarifnummer 8a) zu lösen.

5. Der Antrag auf Ausstellung der Erlaubniskarte ist in den Fällen der Abs. 3, 4 bei der nächsten zur Erteilung von Inlandskarten zuständigen Hebestelle gemäß § 106 anzubringen. Soll oder kann die Inlandskarte erst nach Eintritt des Kraftfahrzeugs in das Reichsgebiet gelöst werden, und ist die zuständige

Digitized by Google

Hebestelle nicht zugleich die Grenzzollstelle, so hat die Anmeldung auch bei der Grenzzollstelle zu erfolgen. Die Grenzzollstelle ist befugt, die Hinterlegung einer der Stempelabgabe für eine Karte mit dreißigtägiger Gültigkeit entsprechenden Sicherheit zu fordern. Sie hat über die Anmeldung und über die Sicherheitsleistung eine Bescheinigung zu erteilen, welche innerhalb der darin bezeichneten Frist bis zur Lösung der Inlandskarte als Ausweis gilt. Die Sicherheitsleistung ist gegen Vorweis der gelösten Inlandskarte zurückzugeben.

3. Änderungen in betreff im Gebrauche befindlicher Kraftfahrzeuge.

§ 112.

1. Die Polizeibehörden haben bei ihnen zur Anzeige oder sonst zu ihrer Kenntnis gelangenden Änderungen, welche in der Person oder dem Wohnorte des Eigenbesitzer eines Personenkraftfahrzeugs, in der Betriebsart oder der Anzahl der Pferdekräfte, ferner durch Umwandlung eines Lastkraftfahrzeugs in ein Personenkraftfahrzeug und umgekehrt eintreten, sowie Änderungen in der polizeilichen Kennzeichnung eines Personenkraftfahrzeugs der zuständigen Hebestelle schriftlich mitzuteilen.

2. Die Hebestelle trägt die Änderungen in die Bezirksliste (§ 118) ein. Sie setzt von einer Verlegung des Wohnorts des inländischen Steuerpflichtigen in den Bezirk einer anderen Hebestelle unter Mitteilung eines Auszugs aus der Bezirksliste die Hebestelle für den neuen Wohnort in Kenntnis. Diese hat den Eingang der Mitteilung und die Eintragung in ihre Bezirksliste der ursprünglichen Hebestelle zu bescheinigen, welche hierauf die Eintragung in der eigenen Bezirksliste löscht.

Digitized by Google

3. Soweit nach der polizeilichen Mitteilung die Neuausstellung oder die Umschreibung einer Erlaubniskarte zu erfolgen hat und ein entsprechender Antrag vom Steuerpflichtigen nicht inzwischen gestellt worden ist, hat die Hebestelle das weiter Erforderliche, gegebenenfalls auch wegen Einleitung des Strafverfahrens, zu veranlassen.

4. Betrifft die Änderung Umstände, welche zwar die Steuerpflicht nicht berühren, deren Festhaltung aber für die Feststellung der Nämlichkeit des Fahrzeugs von Bedeutung ist, so ist der Steuerpflichtige zur Vorlegung der Erlaubniskarte zu veranlassen, und es ist die Änderung in dieser zu vermerken.

Soweit durch die Änderung eine weitere Steuerpflicht für das Kraftfahrzeug entfällt (Erwerb durch einen Fuhrwerksbesitzer zur gewerbsmäßigen Personenbeförderung, Verwandlung in ein Lastkraftfahrzeug, Untergang des Fahrzeugs), ist, sofern nicht eine Umschreibung der Erlaubniskarte infolge Einstellung eines anderen Kraftfahrzeugs für den bisherigen Besitzer erfolgt (§ 113), der Eintrag in der Bezirksliste nach Ablauf der Gültigkeitsdauer der Karte zu löschen.

§ 113.

1. Stellt der Steuerpflichtige während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte an Stelle des bisherigen ein anderes Kraftfahrzeug ein, so ist er zu dessen Anmeldung gemäß den §§ 106, 109 auch dann verpflichtet, wenn eine weitere Stempelentrichtung nicht einzutreten hat.

2. Die Umschreibung der Karte im Falle des § 56 Abs. 2 des Gesetzes hat durch die Erteilung einer neuen Erlaubniskarte, in der auf die frühere Karte Bezug zu nehmen ist, für den Rest der Gültigkeitsdauer der früheren Karte zu erfolgen. Bei Umschrei-

Digitized by Google

bung einer Karte der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art sind zugleich die auf Grund der früheren Karte im Inlande zugebrachten Aufenthaltstage in der neuen Karte abzuschreiben.

3. Der Einstellung eines anderen Fahrzeugs im Sinne des § 56 Abs. 2 des Gesetzes und der vorstehenden Bestimmungen ist es gleichzuachten, wenn ein Kraftfahrzeug dergestalt umgebaut wird, daß dadurch der anzuwendende Steuersatz ein anderer wird. Eine Erstattung der Steuer findet in keinem Falle statt.

§ 114.

1. Im Falle der Veräußerung (Verkauf, Tausch, Schenkung) des Kraftfahrzeugs während der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte ist auf Antrag des Veräußerers an Stelle der bisherigen Karte für den Rest der Gültigkeitsdauer der letzteren eine neue Karte auf den Namen des Erwerbers ohne Abgabenentrichtung auszustellen. Bei Karten der in Tarifnummer 8b bezeichneten Art findet hierbei die Bestimmung des § 113 Abs. 2 Satz 2 entsprechende Anwendung. Dem Erwerb infolge Veräußerung ist im Sinne dieser Bestimmung der Erwerb von Todes wegen gleichzustellen. Zur Stellung des Antrages sind in diesem Falle die Erben berechtigt.

2. Der Antrag ist schriftlich mit Anmeldung nach Muster 14 unter Vorlegung der Erlaubniskarte, deren Umschreibung begehrt wird, bei der für den Wohn- oder Aufenthaltsort des Erwerbers zuständigen Hebestelle zu stellen. Die letztere hat, wenn die ursprüngliche Erlaubniskarte von einer anderen Hebestelle ausgestellt war, diese von der Umschreibung zu benachrichtigen.

§ 115.

Wird nach den vorstehenden Bestimmungen (§§ 111, 113, 114) an Stelle der bisherigen Karte für den Rest

Digitized by Google

der Gültigkeitsdauer der letzteren eine neue Karte ausgestellt, so ist bei Aushändigung der neuen Karte die bisherige Karte einzuziehen und als Beleg zur neuen Anmeldung zu nehmen.

4. Erneuerung der Erlaubniskarten.

§ 116.

Für im Gebrauche befindliche inländische Kraftfahrzeuge ist, soweit durch die Landesregierung nicht eine andere Frist vorgeschrieben ist, spätestens am dritten Tage vor Ablauf der Gültigkeitsdauer der alten die Ausstellung einer neuen Erlaubniskarte bei der Hebestelle zu beantragen. Dies geschieht durch Einreichung einer Anmeldung nach Muster 14 unter Beifügung der ihre Gültigkeit verlierenden Erlaubniskarte und unter Vorlegung der polizeilichen Zulassungsbescheinigung. Sofern Zweifel darüber nicht bestehen, daß die in den vorgelegten Urkunden enthaltenen Angaben auf das Kraftfahrzeug noch zutreffen, sind diese der Steuerberechnung und der Ausstellung der neuen Karte zugrunde zu legen. Andernfalls ist eine Prüfung der Anmeldung durch Benehmen mit der Polizeibehörde vorzunehmen. Für die Anmeldung sowie für Entrichtung der Abgabe und Ausstellung der Erlaubniskarte finden die Bestimmungen in den §§ 106 ff. Anwendung.

§ 117.

1. Ist bis zum Ablaufe der Gültigkeitsdauer einer gemäß Tarifnummer 8a ausgestellten Erlaubniskarte die Erneuerung seitens des Steuerpflichtigen nicht beantragt worden, so ist, soweit nicht die Bestimmung des § 112 Abs. 5 Platz greift, der Steuerpflichtige mit kurzer Frist hieran zu erinnern, nötigenfalls unter der Androhung, daß, vorbehaltlich der Einleitung des Straf-

Digitized by Google

verfahrens, bei Nichterneuerung der Erlaubniskarte die Beschlagnahme des für das Kraftfahrzeug amtlich ausgegebenen Kennzeichens bei der zuständigen Polizeibehörde werde beantragt werden. Die Erinnerung ist mit der Aufforderung zu verbinden, der Hebestelle Mitteilung zu machen, falls sich das Fahrzeug nicht mehr im Besitze des Steuerpflichtigen befindet oder davon kein die weitere Steuerpflicht begründender Gebrauch mehr gemacht wird.

2. Erledigt sich hiernach innerhalb der gesetzten Frist die Ausstellung einer neuen Karte nicht und wird auch nicht der Antrag auf Erneuerung der Erlaubniskarte gestellt, so ist entsprechend der Androhung zu verfahren.

5. Bezirksliste.

§ 118.

1. Über die erteilten Erlaubniskarten wird von jeder Hebestelle eine Bezirksliste geführt.

2. Die Polizeibehörden haben aus der von ihnen geführten Liste der zugelassenen Kraftfahrzeuge in vierteljährlichen Zeitabschnitten bis zum 5. des auf den Schluß des Kalendervierteljahrs folgenden Monats der zuständigen Hebestelle einen Auszug zu übersenden, welcher dem Anmeldungsbuche, bei Einsendung an die Direktivbehörde zur Prüfung, beizufügen ist.

□□□□

Digitized by Google

Muster 14.

Eingegangen den ..... 19.....

Nr..... des Anmeldungsbuchs.
(Amtsstempelabdruck.)

Anmeldung eines Kraftfahrzeugs

zum Zwecke der
Erteilung einer Erlaubniskarte zur Personenbeförderung
auf öffentlichen Wegen und Plätzen
aus Anlaß

a) der erstmaligen Einstellung eines Kraftfahrzeugs,
b) des Ersatzes eines Kraftfahrzeugs durch ein anderes,
c) des Ablaufs der Gültigkeitsdauer einer erteilten Erlaubniskarte,
d) der Umschreibung einer Erlaubniskarte auf eine andere Person.

(Nicht Zutreffendes ist zu durchstreichen.)

Digitized by Google

Anmeldung des Steuerpflichtigen

Lfd. Nr.	Des Anmeldenden: Name, Stand und Wohnung	Des Anmeldenden: Verhältnis zum Fahrzeuge	Des in Gebrauch zu nehmd. Fahrzeugs: Gattung	Des in Gebrauch zu nehmd. Fahrzeugs: Herstellungsfirma	Des in Gebrauch zu nehmd. Fahrzeugs: Betriebsart	Des in Gebrauch zu nehmd. Fahrzeugs: Anzahl der Pferdekräfte	Des in Gebrauch zu nehmd. Fahrzeugs: Eigengewicht kg	Anträge: a) inbezug auf die Gültigkeitsdauer der beantragten Erlaubniskarte, b) andere
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1.	*Dr. Hans Müller, Arzt, Berlin W.*	*Besitzer*	*Motorwagen*	*Horch & Co., Zwickau*	*Benzinmotor*	*12*	*920*	*a) Auf 1 Jahr vom 15. Juli d. J. ab*

Berlin W., 12. Januar 1907.

Dr. Hans Müller.

oder:

do	*do*	*do*	*do*	*do*	*do*	*do*	*a) Bis zum 14. Juli 1907.* *b) Ich beantrage für das neben angemeldete Kraftfahrzeug, welches an Stelle des von mir bisher benützten Fahrzeugs (Erlaubniskarte Nr. 10 des Hauptsteueramts Potsdam vom Jahre 1906) tritt, Ausstellung einer Erlaubniskarte auf den Rest der Gültigkeitsdauer der vorbezeichneten, hiermit eingereichten Erlaubniskarte unter Anrechnung der bereits gezahlten Stempelsteuer.*
do	*do*						
			do				

Digitized by Google

Muster 16.

(Seite 1.)

Farbe der Karte: grau.

Steuerkarte

gültig auf die Zeit vom ..... 19..... bis ..... 19.....

ausgestellt für

..... in .....

zu dem nachstehend beschriebenen Kraftfahrzeuge:

Polizeiliches Kennzeichen	Art des Fahrzeugs Hersteller	Betriebsart	Anzahl der Pferdekräfte	Eigengewicht	Eigenbesitzer
			In Buchstaben:		

Zur Beachtung: Diese Steuerkarte ist bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen stets mitzuführen und den Zoll- und Steuerbeamten sowie den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen.

Digitized by Google

Muster 17. (Seite 1).

Farbe der Karte: bei 5tägigen braun.
„ 30 „ ziegelrot.

Steuerkarte

gültig für ..... **Aufenthaltstage im Inlande während der Zeit**

vom ..... **19**..... **bis zum** ..... **19**.....

ausgestellt für

.....

zu dem nachstehend beschriebenen Kraftfahrzeuge:

(Art und Betriebsart des Fahrzeugs): .....

(Besondere Kennzeichen: Fabrikmarke, Pferdekräfte, Eigengewicht) .....

.....

.....

Zur Beachtung. **Diese Steuerkarte ist bei der Benutzung des Fahrzeugs auf öffentlichen Wegen und Plätzen stets mitzuführen und den Zoll- und Steuerbeamten sowie den Polizeibeamten auf Verlangen vorzuzeigen. Sie muß bei jedem Grenzübertritte zur Bescheinigung des Ein- oder Ausganges dem Grenzzollamte vorgelegt werden.**

Digitized by Google

(Nicht Zutreffendes ist zu durchstreichen)

Von ..... ist die Reichsstempelabgabe für das vorseitig beschriebene Kraftfahrzeug auf die Gültigkeitsdauer dieser Karte mit [redacted] M. [redacted] Pf.

In Buchstaben: [redacted] M. [redacted] Pf.

entrichtet worden. —

— Diese Steuerkarte tritt an Stelle der Steuerkarte Nr. ..... der Bezirksliste de ..... in ..... . — Eine Abgabe war hierbei nicht zu erheben. —

Nr. ..... der Bezirksliste

Nr. ..... des Einnahmebuchs

Amts-stempel-abdruck

....., den 19

(Hebestelle) .....

(Unterschriften) .....

Zur Beachtung: Überläßt der Eigenbesitzer das Kraftfahrzeug auf Zeit einem anderen zu Besitz, so hat auf diese Zeit auch der andere für seine Person eine Steuerkarte zu lösen, sofern es sich nicht bloß um eine unentgeltliche Überlassung zum vorübergehenden Gebrauche handelt.

Digitized by Google

(Nicht Zutreffendes ist zu durchstreichen)

Von ..... ist die Reichsstempelabgabe für das vorseitig beschriebene Kraftfahrzeug auf die Gültigkeitsdauer dieser Karte mit [redacted] M. [redacted] Pf.

in Buchstaben: [redacted] M. [redacted] Pf.

entrichtet worden. —

— Diese Steuerkarte tritt an Stelle der Steuerkarte Nr. ..... der Bezirksliste de ..... in ..... — Eine Abgabe war hierbei nicht zu erheben. —

Nr. ..... der Bezirksliste

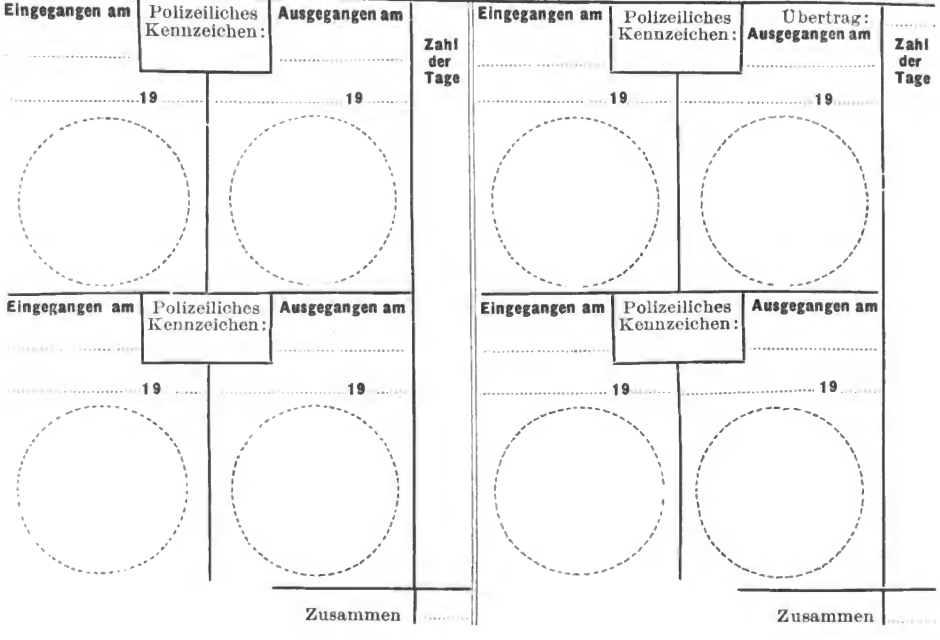
Nr. ..... des Einnahmebuchs

Amts-stempel-abdruck

....., den 19

(Hebestelle) .....

(Unterschriften) .....



Digitized by Google

IV. Gutachten des Sachverständigen und Ausstellung des Zeugnisses für den Führer.

Nach § 4 der Verordnung betr. Kraftfahrzeuge ist der Anmeldung an die Polizeibehörde das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen beizufügen. Dieses Gutachten kann nach folgendem Muster ausgefertigt werden:

Gutachten.

Auf Grund des § 4 der Verordnung betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 7. September 1906 ist das in der beifolgenden Anmeldung beschriebene Kraftfahrzeug des ..... von dem Unterzeichneten am ..... 19 in ..... untersucht worden. Dabei hat sich ergeben:

1. Die Angaben 4 bis 7 der Anmeldung sind richtig.

2. Das Fahrzeug entspricht den nach §§ 2 und 3 der angeführten Verordnung zu stellenden Anforderungen.

....., den 19

Der Sachverständige:

.....

Sachverständige sind in Preußen im allgemeinen die von den Regierungspräsidenten ernannten Ingenieure der Dampfkesselüberwachungsvereine für ihr Vereinsgebiet. Desgleichen sind in den übrigen Bundesstaaten Sachverständige von den Landesregierungen bestellt worden.

Digitized by Google

Für die Ausstellung des Zeugnisses für den Führer eines Kraftfahrzeuges sowie für das Verzeichnis der zur Führung von Kraftfahrzeugen zugelassenen Personen wird nachstehendes Muster empfohlen:

(Zeugnis für Führer.) (Farbe: grün)

Auf Grund des § 14 der Verordnung .....
..... betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, vom ..... 19..... wird dem
.....,
geboren am ..... in .....
wohnhaft in .....,
bescheinigt, daß er mit den Einrichtungen und der Bedienung von Kraft ..... mit ..... Betrieb völlig vertraut ist.[1])

....., den ..... 19.....

Nr. ..... Behördlich anerkannter Sachverständiger.

Gesehen mit dem Anfügen, daß gegen die Zuverlässigkeit und Befähigung der vorstehend bezeichneten Person Bedenken nicht bestehen.

....., den ..... 19.....

(Stempel) .....

.....

[1]) Von dem Sachverständigen wird auf der Bescheinigung noch beigesetzt werden, auf welche Art von Wagen sich die Prüfung bezogen und wieviel Pferdekräfte der Wagen hatte; es soll damit der Polizeibehörde die Möglichkeit geboten werden,

Digitized by Google

V. Vorschriften betreffend den Verkehr von Fuhrwerken auf öffentlichen Straßen und Plätzen.

Für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen gelten sinngemäß die Vorschriften der den Verkehr von Fuhrwerken und Fahrrädern auf öffentlichen Straßen und Plätzen regelnden Polizeiverordnungen, sofern nicht durch besondere Vorschriften andere Anordnungen getroffen sind.

a. Bestimmungen des Strafgesetzbuches für das Deutsche Reich.

§ 366. Mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft:

Wer in Städten oder Dörfern übermäßig schnell fährt oder reitet, oder auf öffentlichen Straßen oder Plätzen der Städte oder Dörfer mit gemeiner Gefahr Pferde (Kraftfahrzeuge) einfährt oder zureitet;

wer auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen das Vorbeifahren anderer mutwillig verhindert;

wer auf öffentlichen Wegen, Straßen, Plätzen oder Wasserstraßen Gegenstände, durch welche der freie Verkehr gehindert wird, aufstellt, hinlegt oder liegen läßt.

§ 368. Mit Geldstrafe bis zu sechzig Mark oder mit Haft bis zu vierzehn Tagen wird bestraft:

Wer unbefugt über Gärten oder Weinberge, oder vor beendeter Ernte über Wiesen oder bestellte Äcker, oder über solche Äcker, Wiesen, Weiden oder

---

einem nur mit leichten Wagen vertrauten Führer die Führung schwerer Wagen, zumal ihm fremder Wagengattung zu untersagen. (§ 27 der Verordnung.)

Digitized by Google

Schonungen, welche mit einer Einfriedigung versehen sind, oder deren Betreten durch Warnungszeichen untersagt ist, oder auf einem durch Warnungszeichen geschlossenen Privatwege geht, fährt, reitet oder Vieh treibt.

b. Das Ausweichen auf den Landstraßen

betreffen §§ 26 bis 34 Teil 2 Titel 15 des preußischen Allgemeinen Landrechtes, welche lauten:

(§ 26.) Alle Fuhr- und Landleute, auch andere Reisende ohne Unterschied des Standes müssen den ordinären und Extraposten, wenn diese hinter ihnen kommen, oder ihnen begegnen, aus dem Wege fahren und sie ohne Schwierigkeit vorbeilassen, sobald der Postillon ins Horn stößt.

(§ 27.) Außer diesen Fällen müssen ledige, oder bloß mit Personen besetzte Wagen und Kutschen allen mit Sachen und Effekten beladenen Wagen, wohin auch Kutschen, die Koffer oder sonstige Bagage führen, zu rechnen sind, ausweichen. (Vergl. § 19 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871 (R. G. Bl. S. 347).

(§ 28.) Begegnen sich zwei beladene oder zwei ledige Wagen, so müssen beide auf der rechten Seite zur Hälfte ausweichen.

(§ 29.) Kann einer rechter Hand nicht ausweichen, so muß dies von dem andern ganz geschehen.

(§ 30.) Fehlt es auch dazu an Raum, so muß in dem Falle des § 27 derjenige, welcher zum Ausweichen verbunden ist, sowie in dem Falle des § 28 der, welcher den anderen zuerst gewahr wird, an einem schicklichen Orte so lange still halten, bis der andere Wagen vorüber ist.

(§ 31.) Kommt ein Wagen von einem Berge oder von einer steilen Anhöhe herunter, und ein anderer Wagen fährt hinauf, so ist der letztere jederzeit

Digitized by Google

zum Ausweichen verbunden, er mag schwer beladen sein oder nicht.

(§ 32.) Bei hohlen Wegen oder anderen engen Pässen muß jeder zuvor stille halten, und nach gegebenen deutlichen Zeichen mit dem Horn, mit der Peitsche, oder auf andere Art, so lange warten, bis er versichert ist, daß kein anderer Wagen sich schon darin befindet.

(§ 33.) Ist der hohle Weg oder enge Paß von solcher Länge, daß die gegebenen Zeichen von einem Ende bis zum andern nicht deutlich gehört oder wahrgenommen werden können, so muß an solchen Plätzen, wo Raum zum Ausweichen ist, aufs neue gewartet und das Zeichen wiederholt werden.

(§ 34.) Außer den Posten muß jeder vorfahrende Wagen dem hinten folgenden und schneller fahrenden, wenn dieser nicht anders vorkommen kann, und der Raum es erlaubt, auf ein gegebenes Zeichen soweit ausweichen, als es nötig ist, damit letzterer seinen Weg fortsetzen könne.

c. Ausweichen vor Militär und Aufzügen.

Die Verkehrsordnung für alle öffentlichen Wege bestimmt hierüber (s. Pol.-Verordn. f. Schlesien v. 7. 7. 1892 § 9): Marschierenden Militärabteilungen, Leichen und anderen öffentlichen Aufzügen ist sowohl von vorfahrenden, als auch von entgegenkommenden Fuhrwerken überall vollständig Raum zu geben. Gestattet dies die Örtlichkeit nicht, so muß so lange gehalten werden, bis jene vorüber sind.

d. Verkehrsordnung für Kunststraßen in Preußen.

Verordnung vom 17. März 1839 betr. den Verkehr auf den Kunststraßen. (Ges.-Samml. S. 80.) Gemäß Gesetzes vom 20. 6. 1887 (Ges.Samml. S. 301) sind nur noch in Geltung:

Digitized by Google

Radfelgenbeschlag. § 9. Auf allen Kunststraßen ohne Unterschied darf mit keinem Fuhrwerk gefahren werden, an dessen Radfelgen

1. die Köpfe der Radnägel, Stifte oder Schrauben nicht eingelassen sind, sondern vorstehen oder
2. der Beschlag so konstruiert ist, daß er keine grade Oberfläche bildet.

Das letztere Verbot (zu 2) findet jedoch auf solche Radbeschläge nicht Anwendung, welche blos infolge der Abnutzung eine gewölbte Oberfläche angenommen haben oder unwesentliche Erhöhungen aufweisen. (Reskr. v. 27. 8. 1840. Min.-Bl. S. 322.)

Breite der Ladung. § 10. Es darf auf keiner Kunststraße mit einer mehr als neun Fuß breiten Ladung gefahren werden.

Strafmaß. Übertretungen der §§ 9—11 werden aus § 10 des Gesetzes vom 20. 6. 1897 bestraft. (Der Eigentümer ist mit dem Führer des Fuhrwerks solidarisch haftbar. Groschuff Kommentar S. 415.)

An Stelle der aufgehobenen Bestimmungen vorstehender Verordnung tritt das Gesetz vom 20. 6. 1887. (Ges.-Samml. S. 301.)

Felgenbreite und Ladegewicht. § 1. Bei dem Befahren der Kunststraßen soll an allen Last- und Frachtfuhrwerken der Beschlag der Radfelgen eine Breite von mindestens 5 cm haben. Ausgenommen sind diejenigen Fuhrwerke, deren Gesamtgew. einschl. der Ladung nicht mehr als 1000 kg beträgt.

§ 2. Das höchste zulässige Ladungsgewicht beträgt bei einer Breite der Felgenbeschläge von

5	bis $6^1/_2$	cm - - -	2000 kg
$6^1/_2$	„ 10	„ - - -	2500 „
10	„ 15	„ - - -	5000 „
15 cm	und darüber	- -	7500 „

Digitized by Google

VI. Erläuterungen zu den Grundzügen, betreffend den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.*)

Zur Einleitung.

Ob ein Kraftfahrzeug als Kraftwagen oder als Kraftrad anzusehen ist, ist Frage der tatsächlichen Feststellung im einzelnen Falle.

Zu § 1.

Unter „polizeilichen Vorschriften" sind nicht allein die orts- oder landespolizeilichen Anordnungen, sondern auch die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen zu verstehen.

Zu § 4.

Um das Schreibwrk zu vermindern und um zeitraubende Rückfragen zu vermeiden, empfiehlt es sich, daß die Anmeldung von Kraftfahrzeugen bei der Polizeibehörde auf Formularen — nach anliegendem Muster — erfolgt.

Fabriken oder Händler, welche mit den zum Verkaufe gestellten Fahrzeugen Probefahrten auf öffentlichen Wegen und Plätzen veranstalten wollen, haben bei der für den Sitz der Firmen zuständigen Polizeibehörde die Zulassung der Kraftfahrzeuge im Sinne der §§ 4, 5 der Grundzüge zu bewirken. Zuverlässigen Firmen kann auf Antrag von der Polizeibehörde für solche Fälle eine Anzahl von Erkennungsnummern zu wiederkehrender Verwendung mit der Maßgabe überwiesen werden, daß beim Verkauf eines jeden Fahrzeugs, zwecks Zuteilung der nunmehr end-

*) Wir geben hier die für Berlin und die Provinz Brandenburg erlassenen Erläuterungen wieder, die sich dem Inhalte nach mit den in den übrigen Provinzen und Bundesstaaten erlassenen decken.

Digitized by Google

gültig zu führenden Erkennungsnummer, ohne Verzug Anzeige an die für den Wohnort des neuen Eigentümers zuständige Polizeibehörde erstattet wird.

Zu § 5.

Bei der Überweisung von Erkennungsnummern an Fabriken oder Händler gemäß den Erläuterungen zu § 4 ist die im § 5 der Grundzüge vorgesehene Bescheinigung mit entsprechendem Vermerke zu versehen.

Ebenso wird die Polizeibehörde in die Bescheinigung einen entsprechenden Vermerk einzutragen haben, wenn auf Grund der § 7 Abs. 1 Satz 3, § 10 Abs. 2, § 24 Abs. 4, § 29 Abs. 2 eine Ausnahmebewilligung erteilt ist.

Wird zu einm Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen bereits zugelassenes Kraftfahrzeug verkauft, so greifen die Vorschriften des § 4 Platz. Hiernach hat der Käufer der Polizeibehörde seines Wohnorts die vorgeschriebene Anzeige zu erstatten. Die früher zugeteilte Erkennungsnummer wird in solchen Fällen regelmäßig nur dann beibehalten werden können, wenn Käufer und Verkäufer ihren Wohnsitz in demselben Polizeibezirke haben. Bei Erteilung der Bescheinigung (§ 5 Abs. 2) an den Käufer ist die dem Verkäufer erteilte Bescheinigung einzuziehen.

Zu § 7.

Nach den bisher gesammelten Erfahrungen wird von den Eigentümern der Kraftfahrzeuge auf die vorschriftsmäßige Beschaffenheit der Nummerntafeln wenig Wert gelegt. Dies dürfte hauptsächlich darauf zurückzuführen sein, daß die Polizeibehörden die für die Kennzeichnung bestehenden Bestimmungen nicht immer mit genügendem Nachdrucke durchgeführt haben. Den Polizeibeamten wird daher zur Pflicht zu machen sein,

Digitized by Google

in Zukunft darauf zu achten, daß die Bestimmungen über die Kennzeichnung genau befolgt werden.*)

Zu § 8.

Bevor die Polizeibehörde die Kennzeichen mit dem Dienststempel versieht, hat sie sich durch sorgfältige Prüfung davon zu überzeugen, daß das Fahrzeug insbesondere auch den Vorschriften der §§ 7, 9, 10 entspricht. Zu diesem Zwecke wird alsbald nach Eingang der im § 4 vorgesehenen Anzeige des Eigentümers ein Termin für die Vorführung des Fahrzeugs am Sitze der Polizeibehörde anzusetzen sein.

Die Kraftfahrzeuge der Militärverwaltung werden durch die zuständige Militärbehörde geprüft; eine besondere Prüfung dieser Fahrzeuge seitens der Polizeibehörde ist daher nicht erforderlich. Die Polizeibehörde hat der Militärbehörde auf Antrag eine Anzahl von Erkennungsnummern zu überweisen und die daraufhin gefertigten, von der Militärbehörde vorgelegten Kennzeichen mit dem Dienststempel zu versehen.

Für die Abstempelung der Kennzeichen sind zweckmäßig Schablonen zu verwenden.

Zu § 9.

Je weiter das hintere Kennzeichen vom Erdboden entfernt ist, um so besser wird seine jederzeitige Erkennbarkeit gewahrt sein. Die Polizeibehörden werden daher darauf zu halten haben, daß da, wo es die Bauart des Fahrzeugs gestattet, das hintere Kennzeichen möglichst hoch angebracht wird.

Zu § 10

Nach den Vorschriften der § 7 Abs. 3, § 10

*) Es wird sich empfehlen, den Polizeibehörden eine Zusammenstellung der von den einzelnen Landesteilen geführten Hauptkennzeichen zur Verfügung zu stellen.

Digitized by Google

werden als hintere Kennzeichen der Kraftwagen in der Regel Transparentlaternen Verwendung finden. Aufgabe der Industrie wird es sein, eine Laterne herzustellen, die sowohl den polizeilichen Anforderungen als auch den Wünschen der Fahrer entspricht. Die Polizeibehörden werden einstweilen ihr Augenmerk darauf zu richten haben, daß die Vorrichtung ausreichend festgebaut ist und daß sie es ermöglicht, auch nach Eintritt der Dunkelheit die Erkennungsnummer ohne Schwierigkeit auf einige Entfernung feststellen zu können. Als Vorrichtungen, die den Vorschriften der Grundzüge schon jetzt genügen, sind auf Grund der angestellten praktischen Versuche die folgenden Systeme zu bezeichnen:

1. System F. F. A. Schulze. (Die Vorderseite der Laterne besteht aus einer perforierten weißen Blechtafel mit aufgenietetem Kennzeichen.)
2. System J. Schwarz. (Die Vorderseite der Laterne besteht aus einer vollen weißen Blechtafel, auf die das Kennzeichen schwarz aufgemalt ist; die Schriftzeichen sind durchlöchert.
3. System Dr. Dieterich-Helfenberg. (Die Vorderseite der Laterne besteht aus einer weißen Blechtafel, in die das Kennzeichen eingeschnitten ist; hinter der Vorderwand befindet sich eine auswechselbare Scheibe.)

Neben der Transparentlaterne kann von der Polizeibehörde in geeigneten Fällen auch die Beleuchtung von außen zugelassen werden. In der Regel wird in solchen Fällen eine elektrische Lampe verwendet werden, die in der Form eines Scheinwerfers das Licht von oben auf die Blechtafel wirft. Es wird bei dieser Art der Beleuchtung des Nummerzeichens unbedingt darauf zu achten sein, daß die Lichtquelle ausreichend

Digitized by Google

stark ist und daß der Lampenarm das Kennzeichen nicht verdeckt.

Ferner werden die Polizeibeamten darauf hinzuwirken haben, daß die Lampen der im Betriebe befindlichen Fahrzeuge stets ausreichend hell brennen.

Grundsätzlich ist es erwünscht, daß auch bei Krafträdern eine Beleuchtung des Kennzeichens stattfindet. Die Polizeibehörden werden daher von einer Beleuchtung des Kennzeichens nur dann absehen können, wenn durch die Bauart des Kraftrades der Führer durch die Beleuchtungsvorrichtung gefährdet würde.

Zu § 11.

Die Vorschrift des § 11 Abs. 2 verfolgt den Zweck, den Kraftfahrern den Ersatz eines verloren gegangenen oder unbrauchbar gewordenen Kennzeichens nach Möglichkeit zu erleichtern. Die Polizeibehörden werden daher darauf Bedacht zu nehmen haben, alle Anträge der in Betracht kommenden Art schleunigst zu erledigen und den Antragstellern unnötige Weitläufigkeiten zu ersparen.

Zu § 13.

Das hier vorgeschriebene Verfahren wird nur bei denjenigen Fahrzeugen Platz zu greifen haben, die ein Kennzeichen bisher nicht führen. Insbesondere werden hierbei neue, zum Verkaufe gestellte oder zur Besichtigung und Erprobung vorgeführte Wagen in Betracht kommen.

Die Art der Kennzeichnung ist gegebenenfalls zwischen der Polizeibehörde, welche die Veranstaltung der Ausstellung genehmigt, und der gemäß § 4 für die Zuteilung der Kennzeichen zuständigen Behörde zu vereinbaren.

Digitized by Google

Zu § 14.

Die Vorschriften der §§ 14 bis 19 finden nicht allein auf berufsmäßige Kraftfahrer (Chauffeure), sondern auch auf alle anderen Personen Anwendung, die dauernd oder vorübergehend ein Kraftfahrzeug führen.

Im Falle der Bewilligung einer Ausnahme gemäß § 14 Abs. 2 wird die Polizeibehörde einen entsprechenden Vermerk in das Zeugnis einzutragen haben.

Zu § 19.

Im Interesse einer glatten Abwickelung des Fahrverkehrs und zur Vermeidung von Unfällen muß auf die strenge Durchführung der für das Ausweichen und Überholen der Fuhrwerke bestehenden Vorschriften ganz besonderes Gewicht gelegt werden. Es empfiehlt sich, die Polizeibeamten hierauf besonders hinzuweisen.

Zu § 21.

Bei der Entscheidung der Frage, ob ein Weg für den Kraftwagenverkehr zu sperren ist, muß davon ausgegangen werden, daß der Verkehr mit Kraftfahrzeugen im allgemeinen auf allen denjenigen öffentlichen Wegen zuzulassen ist, welche für den übrigen Fuhrwerkverkehr freigegeben sind. Eine Wegesperrung im Sinne des § 21 der Grundzüge wird daher nur dann anzuordnen sein, wenn hierfür in der gefährlichen Beschaffenheit des zu sperrenden Weges oder seiner Umgebung zwingende Gründe gegeben sind. Solche Gründe liegen insbesondere vor, wenn es sich um schmale und unübersichtliche Wege mit steilen Böschungen oder ungünstigen Steigungsverhältnissen handelt. In der Regel wird es zur Verhütung von Unglücksfällen genügen, die zulässige Fahrgeschwindigkeit auf ein bestimmtes Maß herabzusetzen.

Auf die ordnungsmäßige Kennzeichnung der ge-

Digitized by Google

sperrten Wegestrecken durch Tafeln ist besonderer Wert zu legen. Es empfiehlt sich, für diesen Zweck möglichst gleichartige und in die Augen fallende Vorrichtungen zu verwenden.

Um eine rechtzeitige Veröffentlichung von Wegesperrungen in den Fachzeitschriften sicherzustellen, haben die Polizeibehörden von den von ihnen angeordneten Wegesperrungen, soweit diese nicht nur vorübergehender Natur sind, dem Deutschen Automobil-Verbande zu Berlin, Leipziger Platz Nr. 16, ungesäumt Nachricht zu geben.

Soweit die Bauart bestimmter Wege oder die Bauart der Wege einer bestimmten Gegend die Verwendung solcher Kraftfahrzeuge, insbesondere Lastwagen, nicht gestattet, die durch ihre Schwere (Eigen- und Lagegewicht zusammengerechnet) oder Bauart die Fahrbahn besonders angreifen, können Fahrzeuge dieser Art aus wegepolizeilichen Gründen von der Benutzung dieser Wege ausgeschlossen oder in deren Benutzung beschränkt werden.

Zu § 22.

Wie aus dem Wortlaute der Vorschrift hervorgeht, ist zu unterscheiden zwischen Wettfahrten und Zuverlässigkeitsfahrten. Während jene das Ziel verfolgen, mit den an der Veranstaltung teilnehmenden Fahrzeugen die größtmögliche Geschwindigkeit zu erzielen, dienen diese hauptsächlich dazu, die Dauerhaftigkeit der Wagen und die Betriebssicherheit der Maschinen zn erproben. Die größere Gefahr für den öffentlichen Verkehr ist hiernach mit den Wettfahrten verbunden. Damit die notwendigen Sicherheitsmaßregeln rechtzeitig getroffen werden können, unterliegt ihre Veranstaltung der besonderen Genehmigung der

Digitized by Google

Zentralinstanz. Für die Zuverlässigkeitsfahrten, bei denen hauptsächlich die Anhäufung von Fahrzeugen zu Unzuträglichkeiten für den öffentlichen Verkehr führt, ist die Genehmigung der zuständigen Behörde vorgeschrieben. Auch hier wird die Behörde zu prüfen haben, ob die Veranstaltung aus polizeilichen Gründen zu verbieten oder von besonderen Bedingungen abhängig zu machen sei. (In Preußen wird als zuständig für die Genehmigung im Sinne der Vorschrift des Abs. 2 der Kreislandrat zu erachten sein, wenn die Veranstaltung sich auf einen Kreis erstreckt, der Regierungspräsident, wenn mehrere Kreise in Anspruch genommen werden, der Oberpräsident, wenn das Gebiet mehrerer Regierungsbezirke berührt wird, und endlich die Zentralinstanz, wenn sich die Fahrt auf mehrere Provinzen ausdehnt.)

Zu § 24.

1. Zur Erlangung des Kennzeichens sind die in das Reichsgebiet eingehenden Kraftfahrzeuge dem nächsten Grenzzollamte vorzuführen.

(Für Grenzstrecken, auf denen die Reichsgrenze nicht mit der Zollgrenze zusammenfällt [z. B. Luxemburg], werden die zur Erteilung der Kennzeichen befugten Amtsstellen von der Landespolizeibehörde bestimmt.)

2. Die Amtsstelle prüft die im § 24 der Grundzüge unter a und c bezeichneten Bescheinigungen und Zeugnisse auf ihre Gültigkeit sowie dahin, ob sie sich auf das vorgeführte Fahrzeug und seinen Führer beziehen. Findet sich nichts zu erinnern, so gibt die Amtsstelle das Kennzeichen zugleich mit der Bescheinigung über die Zuteilung und einem Exemplare der Polizeiverordnung aus und überwacht die vorschriftsmäßige Anbringung des Kennzeichens.

Digitized by Google

3. Die Gebühr fließt dem Bundesstaate zu, in dessen Gebiet das Kennzeichen zugeteilt ist. Sie dient zur Deckung der sämtlichen, den Bundesstaaten durch die Kennzeichnung der außerdeutschen Kraftfahrzeuge erwachsenden Kosten.

Aus der Gebühr ist den mit der Zuteilung der Kennzeichen beauftragten Beamten für jedes ausgegebene Kennzeichen eine Vergütung von 50 Pf., und wenn ihre Tätigkeit außerhalb der ordentlichen Geschäftszeit in Anspruch genommen wurde, eine solche von 1 Mark zu zahlen.

4. Über die Ausgabe und den Rückempfang der Kennzeichen führen die Amtsstellen ein Buch nach beifolgendem Muster.

Zu § 27.

Die Untersuchung der Fahrzeuge (vgl. auch § 4) hat am Sitze der Polizeibehörde zu erfolgen.

Die Polizeibehörde wird dafür zu sorgen haben, daß unrichtige Kennzeichen und Bescheinigungen nicht weiter geführt werden.

Digitized by Google

Anlage A.

....., den ....ten ..... 19...

(Wohnung)..... Nr.

1.	Name, Stand und Wohnort des Eigentümers.	
2.	Die Firma, welche das Fahrzeug hergestellt hat.	
3.	Die Bestimmung des Fahrzeugs.	
4.	Die Betriebsart.	
5.	Die Anzahl der Pferdekräfte.	
6.	Das Eigengewicht des Fahrzeugs.	
7.	Das Höchstgewicht der Ladung. (Nur bei Lastkraftwagen.)	

D ..... zeige ich hiermit an, daß ich das nebenstehend beschriebene Kraftfahrzeug in Betrieb nehmen will. Das Gutachten eines amtlich anerkannten Sachverständigen, welches die Richtigkeit der Angaben unter 4 bis 7 sowie ferner bestätigt, daß das Fahrzeug den polizeilich zu stellenden Anforderungen entspricht, liegt bei. [oder: Eine Bescheinigung, welche die Richtigkeit der Angaben unter 4 bis 7 sowie ferner bestätigt, daß die dem vorzuführenden Fahrzeug entsprechende, fabrikmäßig gefertigte Wagengattung den polizeilichen Anforderungen entspricht, liegt bei.]

Ich beantrage, die Erkennungsnummer für das Fahrzeug anzugeben, einen Termin für seine Vorführung zwecks Abstempelung der Kennzeichen anzusetzen, es demnächst zum Verkehr auf öffentlichen Wegen und Plätzen zuzulassen und die hierüber auszufertigende Bescheinigung an mich auszuhändigen.

(Name) .....

(Stand) .....

An

d .....

zu

Digitized by Google

VII. Zollverkehr an den Grenzen.*)

Ausfuhr.

Jeder Reisende muß im Besitz eines Ausweises des Fabrikanten seines Wagens sein, in welchem das genaue Gewicht des Wagens und des Motors angegeben ist. Es ist ferner empfehlenswert, daß das Fahrzeug vor der Abreise einem Hauptsteueramt zur Anlegung einer Identitätsplombe vorgeführt wird. Beim Austritt aus Deutschland muß beim Ausgangszollamt ein Zollvermerkschein zwecks zollfreier Wiedereinfuhr gelöst werden. Eine Hinterlegung des Zollbetrages ist nicht notwendig. Bei der Wiedereinfuhr des Wagens ist die Anwesenheit des Führers nicht erforderlich.

Einfuhr.

Deutschland.

Zollgebühr ohne Rücksicht auf Größe und Gewicht des Wagens 150 Mark, der Betrag wird beim Austritt wieder zurückvergütet; der Wagen muß beim Eintritt plombiert werden. Der Brennstoff, welcher im Motorwagen zur Speisung des Motors mitgeführt wird, bleibt zollfrei. Motorwagen, welche zum Betriebe von Automobilverbindungen über die Grenze dienen, sind zollfrei.

Belgien.

An der belgischen Grenze muß eine Zollgebühr hinterlegt werden, welche 12 % des Wertes des Wagens beträgt. Über die erhaltene Summe wird quittiert, und der Wagen wird vom Zollamt plombiert. Die

*) Nach den Mitt. des D. A. V. 1905/06.

Digitized by Google

Wiedererstattung des Betrages erfolgt, wenn der Wagen bis zum 31. Dezember des betreffenden Jahres wieder ausgeführt wird, durch jedes Zollamt.

Dänemark.

Der Reisende hat beim Eintritt am Grenzzollamt eine Erklärung abzugeben, daß er nach kürzerem Aufenthalt das Land mit dem Automobil wieder verlassen wird. Die Wagen gehen auch dann zollfrei ein, wenn sie vor oder nach dem Reisenden die Grenze überschreiten und wenn der Reisende bei dem betreffenden Zollamte eine Erklärung abgibt, daß die Wagen schon vorher von ihm benutzt sind und für seinen zukünftigen Gebrauch dienen.

England.

Zollfreie Einfuhr.

Frankreich.

Eingangszoll 60 Francs pro 100 kg bei Wagen über 125 kg, 150 Francs bei Fahrzeugen von geringerem Gewicht als 125 kg. Das Zollamt quittiert über den zu hinterlegenden Zollbetrag, welcher bei dem Wiederaustritt innerhalb eines Jahres von jedem zuständigen Grenzamt gegen Rückgabe der Quittung zurückgezahlt wird.

Holland.

Eingangszoll 5 % des Wertes; Anträge für zollfreie Einfuhr sind an den Finanzminister im Haag zu richten.

Italien.

Eingangszoll für Fahrzeuge mit 4 oder weniger Wagenfedern 110 Francs, für Fahrzeuge mit mehr als 4 Federn 330 Francs. Der Betrag ist beim Eintritt zu hinterlegen und wird nur zurückerstattet, wenn der erfolgte Wiederaustritt des Wagens bescheinigt wird.

Digitized by Google

Österreich.

Der Reisende muß im Besitz einer Bescheinigung des Fabrikanten des Wagens über das genaue Gewicht des Motors und der Karosserie sein. Eingangszoll 75 Goldgulden für die Karosserie und außerdem 9 Goldgulden per 100 kg für das Gewicht des Motors und des Wagens. Der Wagen und die Maschine werden beim Eingang getrennt plombiert. Beim Austritt erfolgt Rückzahlung gegen Rückgabe der Quittung auf allen Zollämtern. Es ist zweckmäßig, beim Eintritt den voraussichtlichen Austrittsort bekannt zu geben.

Rußland.

Eingangszoll für zweisitzige Wagen 90 Rubel in Gold und 20% für Karosserie und Garnitur, vier- und mehrsitzige Wagen 132 Rubel in Gold und 20% für Karosserie und Garnitur. Die Motore werden außerdem noch nach Gewicht verzollt, notwendig ist hierfür polizeilich beglaubigte Bescheinigung des Gewichtes durch die betreffende Fabrik. Die Bescheinigung ist vom Fabrikanten handschriftlich zu unterzeichnen und muß das Ursprungsland enthalten.

Schweiz.

Eingangszoll 20 Francs für je 100 kg des Bruttogewichts, für Motorräder 70 Francs. Anzugeben ist Fabrikmarke, Gewicht des Wagens, Anzahl der Räder, Anzahl der Zylinder, sowie die Nummer des Motors.

Digitized by Google

VIII. Zur Besteuerung von Kraftfahrzeugen.

Über die Besteuerung von Kraftfahrzeugen hat der preußische Finanzminister folgende Entscheidung getroffen:

Im Personenfuhrwerksbetriebe können Kraftfahrzeuge einmal in der Weise gewerbsmäßige Verwendung finden, daß der Fuhrwerksbesitzer für die Dauer der entgeltlichen Überlassung des Fahrzeugs nicht nur dessen Unterhaltung, insbesondere die Speisung des Motors übernimmt, sondern auch den Führer des Fahrzeugs (Chauffeur) stellt. In diesen Fällen handelt es sich um einen reinen Dienstvertrag, und dieses Verhältnis liegt, soviel hier bekannt geworden ist, den Fällen regelmäßig zugrunde, in denen auch außerhalb des Droschkenbetriebes Kraftfahrzeuge als „Mietswagen" auf Zeit, sei es stundenweise, sei es auf Tage, Wochen oder selbst Monate, seitens der Fuhrgeschäfte zur Verfügung gestellt werden. Denkbar ist indessen auch, daß der Mieter auf eigene Rechnung und Gefahr das gemietete Fahrzeug selbst führt oder durch einen von ihm gestellten Chauffeur führen läßt. Nach der Befreiungsvorschrift unter 2 in Nr. 8 des Reichsstempeltarifs findet Befreiung von der Stempelabgabe hinsichtlich solcher Fahrzeuge statt, die ausschließlich der gewerbsmäßigen Personenbeförderung dienen. Soweit dies nicht der Fall ist, liegt die Verpflichtung zur Lösung einer tarifmäßig versteuerten Erlaubniskarte nach § 54 des Reichsstempelgesetzes dem Eigenbesitzer des Kraftfahrzeuges und, wenn ihm gegenüber auf Zeit ein anderer zum Besitze berechtigt ist, auf diese Zeit dem anderen ob. Der Herr Reichskanzler teilt mit mir die Meinung, daß die Befreiungsvorschrift auf den oben erwähnten ersten Fall Anwendung zu finden hat, daß in dem dort erwähnten zweiten Falle aber

Digitized by Google

der Mieter des Kraftfahrzeugs zur Lösung einer versteuerten Erlaubniskarte verpflichtet ist. In dem ersteren Falle bildet die Personenbeförderung den Inhalt des Vertrages. Der sogenannte Mieter wird auch für die Dauer der Benutzung des Fahrzeugs nicht zum Besitze des Fahrzeugs dem Eigentümer gegenüber berechtigt, der den Besitz vielmehr durch seinen Chauffeur fortsetzt. Im zweiten Falle dagegen ist die Gewährung des Gebrauchs des Fahrzeugs Gegenstand des Vertrags, und der Mieter ist für die Dauer der Mietszeit dem Fuhrwerksbesitzer gegenüber zum Besitze berechtigt. Im letzteren Fall dagegen ist die Gewährung des Gebrauchs des Fahrzeugs Gegenstand des Vertrages, und der Mieter ist für die Dauer der Mietszeit dem Fuhrwerksbesitzer gegenüber zum Besitze berechtigt. Den letzteren Fall hat der Gesetzgeber nach der Begründung zu dem Entwurf eines Gesetzes wegen Änderung des Reichsstempelgesetzes mit der Steuerpflicht treffen wollen, um einer Umgehung der Abgabe vorzubeugen, die dadurch bewirkt werden könnte, daß jemand sich von einem Fuhrwerksbesitzer, für den eine Entrichtung der Abgabe nicht in Frage kommt, ein Kraftfahrzeug zur ausschließlich eigenen Benutzung an Stelle eines eigenen Kraftwagens für die Dauer mietete. Daß bei der Ermietung des Fahrzeugs auf nur kurze Dauer in der gesetzlich bestehenden Pflicht zur Lösung einer Steuerkarte eine Härte liegen kann, ist nicht zu verkennen; bei der großen Seltenheit solcher Fälle hat der Gesetzgeber sich nicht veranlaßt gefunden, hierfür mildernde Bestimmungen zu treffen. Eine gewisse Abschwächung liegt indessen darin, daß die wiederholte Benutzung desselben Fahrzeugs innerhalb der Gültigkeitsdauer der Erlaubniskarte durch dieselbe Person steuerfrei sein würde.

Digitized by Google

Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W. 62, Keithstr. 6

Kürzlich erschien:

Das Automobil
und seine Behandlung

von

Julius Küster
Civilingenieur in Berlin

258 Seiten mit 114 Illustrationen im Text

3. verbesserte und stark vermehrte Auflage

Preis: Elegant in Leinen gebunden M. **2.80.**

Wenn man sich nach Werken über Automobilindustrie und verwandte Gebiete in der Literatur umsieht, so ist man überrascht darüber, daß schon recht viel über diese Materie geschrieben worden ist.

Dennoch mußte die Frage, ob ein „Bedürfnis" vorlag, ein Buch herauszugeben, wie das Küstersche, **bejaht** werden! Der Erfolg der ersten Auflage hat es bewiesen!

Wir wollen nicht darauf hinweisen, daß sich auch unter der Automobil-Literatur viele Bücher befinden, die besser ungeschrieben geblieben wären, sondern nur die Tatsache feststellen, daß die Autoren entweder von einem zu hohen wissenschaftlichen Standpunkte aus ihr Thema behandelt haben oder aber in das Gegenteil verfielen und für Leute schrieben, denen jegliche Kenntnis der einfachsten Grundlagen der Technik fehlt.

Schwer ist es, ein Werk zu liefern — und ein solches fehlte bisher in der Literatur —, das sowohl den Laien mit der **Konstruktion** und **Behandlung** des Automobils, **sowie mit den Betriebsstörungen** und deren Hebung vertraut macht, als auch dem Fachmann ein ausgezeichnetes **Hand- und Hilfsbuch** bietet.

Und diese Lücke auszufüllen, ist das Küstersche Buch berufen.

Digitized by Google

Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co. in Berlin W. 62

Soeben erschien:

Berechnung, Konstruktion und Fabrikation

von

Automobilmotoren

von

Theodor Lehmbeck und **Walter Isendahl**

Automobil-Ingenieure.

Mit 12 Tafeln und 450 Illustrationen im Text.

Preis in Ganzleinen gebunden Mark 25.—.

Die Verfasser haben sich in diesem Werke die Aufgabe gestellt, dem Motorenkonstrukteur seine recht schwierige Arbeit zu erleichtern und ihm mit aus der Praxis erwachsenen Erfahrungen an die Hand zu gehen.

Die vorhandene Literatur auf dem Gebiete des Automobilbaues bzw. seines Spezialgebietes, des Automobilmotorenbaues, erscheint nicht geeignet, dem jungen Konstrukteur genügend feste Direktiven zu geben, die ihn befähigen, von dem Vorhandenen ausgehend, selbständige Konstruktionen zu schaffen. Einesteils ist in den größeren Werken über Gasmotorenbau der Automobilmotor und sein keineswegs leichter Bau gar nicht behandelt oder nur in kurzen Kapiteln gestreift, andererseits geben die vorhandenen Spezialwerke über den Automobilmotor Erörterungen mehr theoretischer Natur, aus denen der Konstrukteur den praktischen Kern erst herausschälen muß.

Das vorliegende Werk soll nun versuchen, diesem, der vorhandenen Literatur anhaftenden Mangel abzuhelfen, es will dem Konstrukteur in klarer und einfacher Weise zeigen, welche Grundsätze für den modernen Motorbau sich aus der Praxis ergeben haben.

Digitized by Google

Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co.,
Berlin W., Keithstraße 6.

Viersprachiges Autotechnisches Wörterbuch

Es sind erschienen:

Band I:

Deutsch–Französisch–Englisch–Italienisch

Band II:

Französisch–Deutsch–Englisch–Italienisch

Band III:

Englisch–Deutsch–Französisch–Italienisch

Band IV:

Italienisch–Deutsch–Französisch–Englisch

Preis in elegantem Leinenbande je M. 2.80

□□□□

Unentbehrlich für Reisen im Auslande

Digitized by Google

8909051309 4
b89090513094a

Digitized by Google

Verlagsbuchhandlung Richard Carl Schmidt & Co., Berlin W.
Keithstraße 6.

Kürzlich erschien (2. Jahrgang):

Auto-Taschenkalender

von

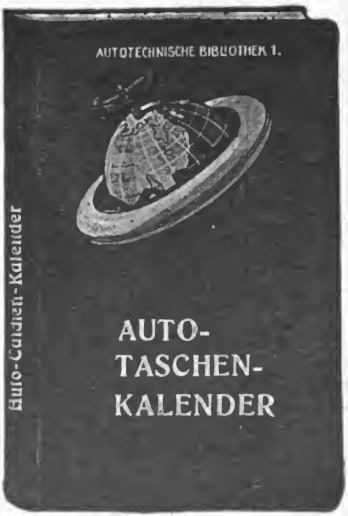
Ingenieur Walter Isendahl
Chefredakteur der „Allgemeinen Automobilzeitung"

Ca. 400 Seit. Text mit Tabell., Kart. u. Tafeln | **1908-09** | Preis eleg. in Leinen gebunden Mk. 2.80

Der Auto-Taschen-Kalender

war ein dringendes Bedürfnis, da vorher kein Kalender für den sportsfrohen Automobilisten existierte.

Der Kalender bietet fast alles, was für den auf der Reise befindlichen Automobilisten zu wissen nötig ist und ist für jeden Automobilisten fast unentbehrlich.



Digitized by Google

B89090513094
B89090513094A

Digitized by Google